EDIZIONE STRAORDINARIA

Conto corrente con la Posta — Anno 83° — Numero 93

PARTE PRIMA — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

ROMA - Sabato, 18 aprile 1942 - ANNO XX

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 - 50-033 - 53-914

RELAZIONE e R. DECRETO 30 marzo 1942-XX, n. 327.

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Relazione e R. Decreto 30 marzo 1942 - Anno XX, n. 327

RELAZIONE

ALLA MAESTÀ DEL RE IMPERATORE

del Ministro Guardasigilli

(GRANDI)

Presentata nell'udienza del 30 marzo 1942-XX

per l'approvazione del testo definitivo

del

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

SIRE,

1. — Mentre l'Italia lotta con le armi per aprire al suo diritto e alla sua volontà di espansione nuovi spazi vitali, il codice della navigazione, che mi onoro di presentare alla Vostra approvazione, assume un particolare significato. Esso sta a rappresentare l'integrale compenetrazione del momento giuridico col momento politico, in quanto è inteso ad apprestare la base salda e duratura del diritto alle certe realizzazioni che dovranno conseguire dalla dura lotta che l'Italia sta sostenendo.

Il compimento di questa opera legislativa, ispirata alla gloriosa tradizione giuridica romana ed italiana che anche in questo campo ha tenuto un luminoso primato, ha richiesto uno sforzo particolarmente intenso, determinato sopratutto dal fatto che per la prima volta la materia della navigazione trova la sua organica sistemazione in un codice autonomo.

Fino ad ora, infatti, la disciplina della navigazione marittima era divisa fra il secondo libro del codice di commercio 1882 (articoli 480-682) ed il codice della marina mercantile del 1877, con il relativo regolamento del 1879, ed in una serie di leggi e di regolamenti speciali, venuti via via in parte integrando, in parte sostituendo le disposizioni dei due codici e del regolamento. Il secondo libro del codice di commercio, attraverso il codice francese del 1807, preso a modello, si riconnetteva alla *Ordonnance de la marine* del 1681, mentre il codice per la marina mercantile costituiva un testo unico formato in base a successive, parziali modifiche di quello del 1865, a sua volta derivato, in gran numero di norme, dalle più antiche leggi piemontesi (in particolare dai regolamenti per la marina mercantile di Vittorio Emanuele I del 1816 e del Regno di Sardegna del 1827) e napoletane. Questi testi legislativi se rappresentarono, per il tempo in cui furono emanati, una realizzazione di singolare rilievo, erano ormai divenuti inadeguati a disciplinare la situazione, che, sopratutto per i rapidi progressi dei mezzi tecnici e per varie altre contingenze, si era venuta determinando nella navigazione.

2. — Era infatti trascorso poco più di un ventennio dall'emanazione di questi testi legislativi quando si iniziarono i lavori di revisione. Con il R. D. 15 maggio 1904 fu istituita presso il Ministero della marina una Commissione, composta di 34 membri, con l'incarico di procedere allo studio delle riforme da proporre nel codice della marina mercantile e nella legislazione in generale al codice stesso attinente.

La Commissione, presieduta da Pagano GUARNASCHELLI, primo presidente della Corte di Cassazione di Roma, ebbe mandato di presentare la relazione dei suoi lavori nel termine di un anno, che fu poi prorogato per un altro anno.

La Commissione si suddivise in sette sottocommissioni. Ma non tutte, almeno per quel che risulta dagli atti ufficiali pubblicati, iniziarono o portarono a termine il loro lavoro.

La necessità di riforma delle nostre leggi marittime si presentava con sempre maggiore carattere di urgenza: non era infatti ancora terminata la guerra mondiale, che già con D. M. 21 agosto 1918 si istituì presso il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari un Comitato per studi e proposte relative alle riforme urgenti della legislazione sulla marina mercantile con speciale riguardo al regime dei porti.

Successivamente con D. M. 5 settembre 1919 fu istituita presso lo stesso Ministero dei trasporti una nuova Commissione (presieduta dal PERSICO) con l'incarico di provvedere:

a) alla revisione della legislazione di guerra per la marina mercantile;

b) allo studio del miglior ordinamento dei porti (escluso quanto riguarda l'ordinamento degli uffici del lavoro nei porti);

c) all'esame delle riforme più urgenti da apportare alla legislazione marittima in vigore per renderla meglio rispondente alle attuali esigenze dei traffici marittimi ed alle mutate condizioni dei tempi.

In sostituzione della precedente, un'altra Commissione infine (pure presieduta dal PERSICO) fu istituita, con R. D. 10 marzo 1921, presso il Ministero dell'industria e commercio (Sottosegretariato di Stato per la marina mercantile) con l'incarico « di studiare e proporre le riforme più urgenti da apportare alla legislazione attualmente in vigore per la marina mercantile, nell'intento di renderla meglio rispondente alle attuali esigenze dei traffici marittimi ed alle mutate condizioni dei tempi ».

3. — Con l'avvento del Regime fascista, che sentì il rinnovamento della codificazione come logica conseguenza della

trasformazione dello Stato, anche i lavori di riforma della legislazione marittima furono ripresi.

Con la legge 30 dicembre 1923 n. 2814, fu delegata infatti al governo la facoltà di arrecare opportuni emendamenti al codice civile e di pubblicare nuovi codici di procedura civile, di commercio e per la marina mercantile.

Per predisporre il progetto di codice per la marina mercantile fu nominata in seno alla Commissione Reale per la riforma dei codici, con R. D. 3 giugno 1924, una sottocommissione, presieduta dal Senatore Raffaele PERLA, che ultimò i suoi lavori nel 1931. Il 31 luglio di detto anno il presidente presentò al Guardasigilli Rocco un progetto di codice marittimo.

Questo progetto, al quale è da riconoscere il merito di costituire il primo tentativo di una modernizzazione della disciplina della materia, rivelava uno stato di imperfezione quanto alla sistematica, perchè separava nettamente, sia dal punto di vista formale sia da quello sostanziale, la parte pubblicistica da quella privatistica; mentre trascurava del tutto la disciplina della navigazione interna.

Ciò era la conseguenza della scarsa elaborazione scientifica della materia. Il rigoglioso sviluppo degli studi commercialistici, che pur ha costituito nell'ultimo cinquantennio la più alta affermazione della scienza giuridica italiana, aveva, infatti, lasciato, salva qualche rara eccezione, quasi inesplorato il campo del diritto marittimo.

4. — Ma un nuovo indirizzo di studio, iniziato dal Prof. Antonio SCIALOJA, della Regia Università di Napoli, ha restituito alla scienza giuridica questa branca così complessa e così rilevante per la nostra economia nazionale ed ha posto le basi di un sistema unitario ed autonomo del diritto della navigazione marittima, interna ed aerea, traendone, in armonia con le concezioni politiche della Rivoluzione fascista, le direttive per la codificazione del diritto della navigazione.

Si supera, secondo questo indirizzo, la concezione del diritto marittimo come diritto del commercio marittimo, accolta dalla dottrina francese e da quella nostra che ne aveva seguito le tracce; e a tale concezione si sostituisce quella del diritto della navigazione. La materia organica ed unitaria è la navigazione e la disciplina relativa non regola una determinata categoria di rapporti, ma invece tutti i rapporti di qualsiasi natura che si riferiscono alla navigazione.

Si riconosce, quindi, titolo per una disciplina organica anche alla navigazione aerea, in base al rilievo che la legislazione aeronautica si è in gran parte modellata sui millenari istituti di diritto marittimo, sicchè una disciplina unitaria avrebbe permesso di dare una salda ossatura alle norme sparse e frammentarie relative alla navigazione aerea, la cui produzione, rivolta a sopperire alle esigenze del fenomeno, mano a mano che si presentavano nella pratica, non poteva essere sorretta da un'adeguata base sistematica.

Questa concezione, che rappresenta ancora una volta l'affermazione originale e costruttiva del pensiero giuridico italiano, mi parve che dovesse essere la base della codificazione della materia. E perciò quando fui chiamato al Ministero della Giustizia posi mano immediatamente all'attuazione della riforma legislativa della navigazione e costituii un comitato ministeriale, da me stesso presieduto e composto da docenti universitari, da magistrati e dai rappresentanti dei Ministeri delle comunicazioni e dell'aeronautica, per lo studio generale della riforma, e posi come direttiva al lavoro la originale e meditata consegna del DUCE di riunire nel codice della navigazione così il diritto marittimo come quello aeronautico.

Terminato il lavoro di questo Comitato, affidai al Senatore Antonio SCIALOJA il compito di predisporre lo schema definitivo del nuovo codice della navigazione.

Dopo circa un anno di ininterrotto lavoro, al quale portarono contributi preziosi le associazioni sindacali interessate, fu preparato il progetto defintivo. Esso fu sottoposto all'esame della Sottocommissione delle assemblee legislative, che lo approvò con notevoli osservazioni di carattere tecnico e giuridico. Sulla scorta di queste osservazioni e delle altre pervenutemi da giuristi e da pratici ai quali avevo inviato il progetto, è stato redatto, sotto la mia guida personale, il testo definitivo del codice che ho l'onore di presentare alla Maestà Vostra.

LINEE FONDAMENTALI DELLA RIFORMA

I. *Il fondamento dell'autonoma disciplina legislativa della navigazione.*

5. — Il problema preliminare che la sistemazione del codice ha dovuto affrontare concerneva il fondamento dell'autonoma disciplina della materia della navigazione: ed il problema sorgeva immediato, anche per il fatto che nell'indirizzo legislativo seguito nell'attuale riforma dei codici, secondo il quale è convogliata nel codice civile la regolamentazione di tutti i rapporti di diritto privato, a prima vista può sembrare non giustificata una estromissione della disciplina relativa ai rapporti privatistici in materia di navigazione.

Ma mi ha indotto alla separata disciplina sopratutto la considerazione del tecnicismo della materia, che infrange i confini tra le varie zone del diritto e fonde elementi tecnici ed elementi giuridici, producendo in questi ultimi una unione così intima tra norme private e pubbliche, che non è, nella maggior parte dei casi, possibile sceverare le une dalle altre. Sotto quest'ultimo aspetto la materia della navigazione ha una posizione particolare, anche in confronto alla materia del commercio, la quale è stata invece facilmente assorbita dal codice civile. Gli adempimenti di carattere pubblico che senza dubbio esplicano la loro influenza nell'esercizio delle attività, che già erano disciplinate dal codice di commercio, sebbene rilevanti, non determinano infatti una fusione delle norme che li concernono con quelle più propriamente a struttura privatistica. Invece, in materia di navigazione, gli istituti privatistici si innestano e vivono sugli istituti di carattere pubblico, compenetrandosi con questi a tal punto, da rendere inattuabile la separazione.

Il contratto di arruolamento della gente di mare e quello di lavoro del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo si inestano infatti sull'organizzazione delle rispettive categorie di personale. Il controllo dello Stato sulla istituzione e sull'esercizio del servizio di pilotaggio e sull'esercizio degli altri servizi tipici della navigazione marittima, interna ed aerea, presuppone l'esistenza, adeguatamente disciplinata, di organi pubblici, i quali presiedono e vigilano sull'esercizio della navigazione. Lo stesso fenomeno si verifica per altri istituti; così, ad esempio, gli adempimenti di carattere pubblico in materia di costruzione della nave e dell'aeromobile, il regime della forma degli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi ed aeromobili, la pubblicità alla quale tali atti sono soggetti e che si esegue presso uffici istituiti proprio allo scopo di provvedere alle esigenze della navigazione, si inquadrano solo in una immanente organizzazione pubblicistica dell'attività alla quale dà luogo il fatto della navigazione. Il regime cui è sottoposto l'esercizio della nave e dell'aeromobile costituisce un'altra manifestazione concreta del tecnicismo della naviga-

zione. Tale tecnicismo peraltro non si riscontra solo nella accennata fusione di norme di diritto pubblico e di diritto privato, ma caratterizza altresì in maniera del tutto particolare gli stessi istituti privatistici.

Basti pensare ai soggetti dell'impresa di navigazione: l'armatore e l'esercente, il comandante, il raccomandatario e il caposcalo. Si riscontrano in essi elementi peculiari che li distaccano nettamente dai soggetti di qualsiasi altra impresa. E, rimanendo ancora nella zona dell'impresa, è certo che non si può ravvicinare la limitazione del debito dell'armatore e dell'esercente a nessun altro istituto di diritto privato. Lo stesso distacco si avverte anche in materia di obbligazioni. La locazione della nave e dell'aeromobile e il trasporto mal si inquadrerebbero integralmente nella disciplina generale della locazione e del trasporto contenuta nel codice civile. A carico delle parti sono infatti sanciti obblighi specifici, che derivano proprio dal contenuto tecnico delle prestazioni dedotte; mentre il noleggio non si può inquadrare in alcuno dei negozi tipici del diritto civile. Esigenze tecniche particolari caratterizzano del pari la contribuzione alle avarie comuni, l'assistenza, il salvataggio ed il ricupero e conferiscono una impronta speciale alle assicurazioni.

Queste considerazioni mi hanno indotto a dare un'autonoma ed integrale disciplina a tutti gli istituti della navigazione, in quanto mi è parso impossibile inserire nel codice civile la disciplina degli istituti privatistici che hanno, nella grande maggioranza, struttura tecnica e caratteri peculiari.

II. *Direttive politiche realizzate dal codice. Disciplina corporativa della materia.*

6. — All'elaborazione del codice, come ho già accennato, in collaborazione con il comitato ministeriale e con gli organi del Ministero delle comunicazioni e di quello dell'aeronautica, hanno attivamente partecipato le rappresentanze corporative di tutte le varie categorie interessate.

In particolare le Federazioni della gente del mare e della gente dell'aria, le Federazioni degli armatori e degli esercenti, le Associazioni sindacali degli assicuratori e dei professionisti hanno portato — nella elaborazione legislativa — il contributo vivo, che è dato dalla voce dei bisogni e delle esigenze reali. Cosicchè è stato immesso nel codice quell'elemento indispensabile per renderlo conforme alla realtà economica e sociale, nella quale esso è destinato ad operare.

In base a questa collaborazione, non soltanto sono stati composti, secondo i criteri di una più alta giustizia sociale, i contrastanti interessi, ma si è vagliata l'intera materia nei suoi aspetti economici e sociali, e lo spirito e l'esperienza corporativa hanno portato una nuova linfa vivificatrice nella costruzione dei singoli istituti elaborati dalla dottrina e dalla giurisprudenza, nella stessa impostazione del codice. Talchè la legge della navigazione cessa di essere la legge speciale di una determinata categoria di persone, qualificata dall'attività da esse esplicata, e diventa la legge regolatrice di tutti i rapporti economici che derivano da un'attività alla quale lo Stato è direttamente interessato per la tutela dei suoi vitali interessi. Non soltanto in questa visione statuale della disciplina della navigazione va ravvisato l'influsso dell'ordinamento corporativo; esso penetra e vivifica tutti gli istituti, attraverso la qualificazione, posta nell'articolo primo del codice, delle norme corporative come fonti del diritto della navigazione. Ciò vale a dare un'impronta nettissima alla disciplina della materia e costituisce senza dubbio l'elemento destinato ad assicurare la vitalità del codice, perchè permette l'inserzione automatica della produzione normativa degli organi corporativi, entro le linee inderogabili segnate dalle disposizioni imperative della legge.

7. — Ma degli organi corporativi il codice non ha utilizzato soltanto l'attività normativa. Esso ha anche chiamato, entro i limiti di un giusto equilibrio di funzioni, le associazioni sindacali a collaborare con la pubblica amministrazione, preposta all'esercizio della navigazione, in tutti i settori più delicati, nei quali l'intervento degli organi corporativi appare garanzia di una più giusta ed efficace tutela degli interessi delle categorie. Penetra e si inserisce così nelle norme della legge e nella loro concreta attuazione l'elemento della giustizia sociale, che è uno dei postulati della dottrina fascista dello Stato, e che afferma, attraverso una più esatta ed equa valorizzazione, la parità giuridica di tutti gli elementi produttivi della Nazione. Tra le più significative realizzazioni di questo principio, che caratterizza integralmente la disciplina del contratto di arruolamento e di lavoro del personale di volo, va rilevata la norma che prescrive il parere delle associazioni sindacali per i provvedimenti del capo del compartimento che condizionano l'esercizio delle attività nei porti all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero limitato (art. 68); quella che stabilisce l'intervento delle associazioni sindacali nella determinazione delle tariffe e nella formazione dei regolamenti locali di pilotaggio (artt. 91 e 95); quella che attribuisce alle associazioni sindacali il potere di richiedere visite ed ispezioni straordinarie delle navi (art. 165). Sempre in questa linea, ma con maggiore forza innovativa, in quanto sposta la normale sfera di ingerenza delle associazioni sindacali dai rapporti di carattere pubblicistico a quelli più strettamente privatistici, si pongono gli articoli 494 e 986, secondo i quali la determinazione del compenso per l'assistenza ed il salvataggio, fatta per accordo o mediante arbitrato, non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta. Notevole anche la norma dell'art. 1263 che prescrive, nella parte finale del codice, il parere delle associazioni sindacali interessate, per l'inflizione della pena della cancellazione dalle matricole della gente di mare. In questo atto che incide in maniera così rilevante sulla attività professionale del lavoratore, mi è parso di non poter prescindere dall'intervento dell'associazione sindacale, la quale viene chiamata ad esplicare, anche in questa attività, la sua funzione di tutela degli interessi dei rappresentati e costituisce la base per l'attuazione, anche in questo campo, di una più sicura giustizia.

III. *Eliminazione o revisione delle convenzioni internazionali per l'unificazione del diritto marittimo ed aereo.*

8. — Nell'insediare il comitato ministeriale per la riforma del codice della navigazione, segnai come linea di massima quella di mantenere la disciplina della materia quanto più possibile aderente alle caratteristiche tipicamente italiane dei nostri istituti ed alla nostra tradizione giuridica. Da questa inderogabile premessa scaturiva immediato il problema dei rapporti tra la disciplina da attuare e le convenzioni internazionali.

Il momento attuale, che segna un grave e profondo sconvolgimento delle relazioni politiche internazionali, non poteva non incidere profondamente anche sulle relazioni giuridiche, legittimando la nostra aspirazione a codificare il diritto della navigazione, entro i limiti del possibile, con una relativa libertà di movimento e cioè senza i vincoli di eccessiva dipendenza e subordinazione rispetto a norme e ad accordi che poterono bensì trovare la loro giustificazione nei particolari

momenti politici in cui furono stipulati ed accettati, ma che avrebbero ora rischiato di contrastare con le esigenze politiche e, talora, con istituti fondamentali del nostro sistema.

9. — Tale direttiva il codice ha, nei casi in cui la salvaguardia del nostro patrimonio giuridico più urgentemente imponeva, integralmente attuato. Laddove non mi è parso necessario svincolare del tutto la nostra legislazione dalle convenzioni internazionali, non ho esitato ad inquadrare istituti e concetti difformi dalla nostra tradizione giuridica nei principii del diritto di Roma. Sono stati così accolti gli accordi internazionali già perfezionati, ed anche quei progetti, che non sono sembrati ostici ed aberranti. Ma gli uni e gli altri, nella loro incorporazione e distribuzione nel codice, hanno subito tutti i possibili adattamenti che erano necessari perchè essi fossero coordinati con le norme generali e ridotti entro gli schemi delle concezioni e delle formulazioni giuridiche nostrane. Così è avvenuto, relativamente alla navigazione marittima, per le convenzioni sull'urto di navi, sull'assistenza e sul salvataggio, sulla polizza di carico e sulla responsabilità del vettore, sui privilegi e sull'ipoteca.

Per la navigazione aerea il codice ha seguito un criterio di maggior larghezza e condiscendenza verso quanto in sede internazionale era stato elaborato, guidato in ciò dalla considerazione che la materia mancava di una sufficiente esperienza legislativa, nonchè dal fatto che le convenzioni aeronautiche sono in linea di massima, nel contenuto, non lontane dalla nostra mentalità giuridica. In conseguenza di ciò, nel campo aeronautico sono stati accolti non soltanto accordi internazionali già perfezionati, ma anche semplici progetti. In ogni caso tuttavia, nel riprodurre nel codice i principii e le regole di marca internazionale, mi sono sforzato, come ho già accennato, di porli quanto più possibile in armonia con il sistema generale del nostro diritto, formulando sopratutto le norme delle convenzioni secondo criteri giuridici latini.

10. — Si è venuto così a profilare nel codice un sistema del diritto della navigazione che, mentre si ispira e si armonizza con le linee fondamentali di quel diritto romano-italico, che trova la sua più alta espressione nella codificazione mussoliniana, riceve e rielabora quanto di più vivo e vitale è nella pratica dei traffici per acqua e per aria.

In questo sistema esistono altresì gli elementi per rimuovere quegli inconvenienti che al regolare svolgersi dei traffici internazionali arrecano le inevitabili diversità esistenti tra le varie legislazioni. La via per rimediare a tali inconvenienti non è quella da molti ancora patrocinata di mettere insieme, mediante accordi internazionali, una legge della navigazione di valore universale; è un'altra e consiste nello stabilire mediante accordi inetrnazionali precise e complete norme sui conflitti di legge in materia di navigazione. Tali norme sono ora dettate dal codice nelle disposizioni preliminari, che per la maggior parte dei casi sanciscono il principio della legge della bandiera. Se gli altri Stati faranno lo stesso e se le convenzioni internazionali stabiliranno, sulla base della reciprocità, il principio della legge della bandiera, il problema grave ed annoso del conflitto delle leggi, troverà la base più semplice e più sicura per una adeguata soluzione.

Il codice italiano della navigazione ha segnato, per primo, anche in questo campo, una via sulla quale si potrebbero utilmente avviare le legislazioni degli altri Stati.

GLI ASPETTI TECNICI DELLA RIFORMA

I. *Disciplina integrale della navigazione marittima, interna ed aerea.*

11. — Il nuovo codice ha realizzato, secondo il volere del DUCE, la disciplina unitaria ed integrale della navigazione marittima, interna ed aerea.

Dal regolamento parallelo della navigazione acquea e di quella aerea, e dai frequenti talora vasti richiami dall'una parte all'altra, balza evidente la possibilità di un ulteriore processo di unificazione.

L'estensione ad altre materie, propugnata anche dalla Sottocommissione delle assemblee legislative, del metodo seguito per le disposizioni preliminari e per le norme penali, nelle quali il codice disciplina congiuntamente la navigazione marittima ed interna e quella aerea, avrebbe permesso di eliminare la frequente ripetizione di articoli, identici nella sostanza ed analoghi nella forma. Ho preferito tuttavia lasciare un contenuto completo ed organico ai titoli della parte aeronautica sia per non intralciare l'eventuale sviluppo di nuovi speciali istituti, pubblici e privati, di questo ramo, sia sopratutto per realizzare l'esigenza di una facile e spedita consultazione del testo, in considerazione delle diverse categorie di pubblici uffici e di persone rispettivamente interessate alla disciplina dell'una e dell'altra materia.

La separazione della disciplina nei campi amministrativo, privato e processuale civile ha un valore esclusivamente formale e la disciplina della navigazione marittima si configura come la parte generale nella quale si innesta la disciplina della navigazione aerea.

Il carattere unitario della disciplina realizzata dal codice trova il suo fondamento nell'affermazione generale dell'articolo 1, che considera il diritto della navigazione come un tutto organico ed unitario. In relazione a tale articolo i richiami alle norme marittime, contenuti nella parte aeronautica, acquistano il significato di esplicita applicazione di una regola generale, specie per la considerazione che la loro esistenza è dovuta, come ho innanzi chiarito, a motivi di carattere prevalentemente pratico.

Questa sistemazione unitaria, realizzata dal codice, permetterà al maggior dinamismo del diritto aeronautico, mosso dal progresso tecnico e dall'incremento incessante del traffico aereo, di esplicarsi per l'evoluzione ed il perfezionamento del diritto generale della navigazione. E mi piace rilevare il contributo che a tale evoluzione e perfezionamento il diritto aeronautico ha già dato, anche nella sistemazione del codice. In questo, norme originali e recenti del diritto aereo (ad es. sui conflitti di leggi, sul trasporto, sull'assistenza e salvataggio) sono state estese al diritto marittimo, passando, così, a far parte integrante dell'ordinamento generale e comune.

12. — Nell'integrale sistemazione data dal codice al fenomeno della navigazione non poteva non essere compresa anche la disciplina relativa alla navigazione interna. Tanto più che quest'ultima, apparsa presso di noi sino ad oggi come un fenomeno trascurabile, comincia ad acquistare importanza e più ancora ne avrà in un avvenire prossimo, quando sarà condotta a termine quella vasta rete di vie d'acque interne, che è nei piani del governo fascista e che porterà, tra l'altro, a collegare il nostro paese con più ampie reti della navigazione interna europea.

Per la disciplina della navigazione interna il codice ha dovuto fare opera di originale creazione, non esistendo nella legislazione anteriore — ad eccezione di alcune norme di leggi o regolamenti e del libro secondo del codice di com-

mercio, per comune consenso ritenuto applicabile — disposizioni particolari per detta navigazione. Tale opera il codice ha compiuto, a secondo delle varie esigenze, o accomunando la disciplina della navigazione marittima a quella della navigazione interna o predisponendo una serie di norme che, introdotte nella disciplina dei varii istituti marittimi, provvedono ad adeguarne le previsioni alle particolari esigenze della navigazione interna, affidandone, su alcuni punti, al regolamento il più completo e specifico sviluppo. La normativa fissata nella parte prima del codice, quando non è specificamente ristretta all'uno o all'altro campo soltanto (o per determinati istituti o per singole disposizioni), s'intende pertanto estesa così alla navigazione per mare come alla navigazione per laghi, fiumi ed altre acque interne, cioè alla navigazione per acqua in genere.

II. *Fusione della disciplina pubblicistica con quella privatistica.*

13. — La fusione dell'elemento pubblico con quello privato nei varii istituti ha avuto un'attuazione intesa a conciliare le esigenze della sistemazione teorica con quelle della pratica.

A questa fondamentale direttiva si deve connettere, come ho già accennato, la distribuzione delle norme del codice in quattro gruppi: amministrativo, privato, processuale, penale.

Tuttavia la separazione della materia, che ne risulta, è meno netta ed assoluta di quanto a prima vista possa apparire sulla base dello schema del codice, come dimostra, da un lato, un esame più approfondito dello schema stesso, dall'altro e più segnatamente, l'esistenza di un serrato coordinamento e di una stretta interdipendenza tra i vari gruppi di norme, specialmente tra le norme amministrative e quelle private.

Sotto il primo aspetto possono ricordarsi alcuni esempi assai significativi. Nel titolo terzo del libro primo della parte prima, trattando di quei tipici servizi dei porti che sono il pilotaggio ed il rimorchio, il codice disciplina insieme l'istituzione e l'organizzazione del servizio e il contenuto e gli effetti del contratto, rispettivamente, di pilotaggio e di rimorchio. Ancora, disciplinando il regime amministrativo delle navi e degli aeromobili, e più particolarmente trattando della navigabilità, il codice, dopo aver fissato le condizioni di navigabilità, i documenti dai quali queste debbono risultare, il regime delle visite e delle ispezioni, e dopo avere stabilito la competenza al riguardo del Registro italiano navale e di quello aeronautico e dell'ispettorato compartimentale (per la navigazione interna) dispone che i certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dagli uffici predetti fanno fede fino a prova contraria. Ancora, e questo esempio è forse il più significativo, la definizione di nave e di aeromobile si trova nel gruppo delle norme amministrative, mentre ha una portata generalissima, vale cioè per tutta la materia regolata dal codice, dal momento che a tale definizione deve farsi capo per stabilire i limiti di applicabilità del diritto della navigazione e quindi del codice.

Similmente nel gruppo di norme collocate nei libri secondo e terzo delle parti prima e seconda se ne riscontrano numerose di contenuto essenzialmente pubblicistico, come, per citarne alcune, le norme sul controllo delle costruzioni navali ed aeronautiche; quelle sull'esecuzione della pubblicità da parte degli uffici incaricati della tenuta dei registri d'iscrizione; quelle sulle attribuzioni del comandante in ordine al comando della nave e dell'aeromobile, alla tenuta dei libri di bordo, ai provvedimenti per la salvezza comune della spedizione; le norme sulla composizione e forza minima degli equipaggi e sulla gerarchia di bordo; quelle sull'obbligo di assistenza e salvataggio; quelle sul ricupero d'ufficio, ecc. E ancora, infine, si può rilevare che la pubblicità dell'armamento, sorta come registrazione a fini amministrativi, è dal codice disciplinata (per l'esercizio della nave come dell'aeromobile) nel titolo dell'impresa di navigazione, unitariamente, nei suoi riflessi cioè di diritto privato e di diritto pubblico.

14. — Venendo all'altro aspetto, cui sopra accennavo, e che comprova la veduta sostanzialmente unitaria che ha ispirato la sistemazione, può dirsi che nel codice non v'è istituto il quale sia compiutamente regolato dal solo gruppo di norme, per esso specificamente dettate in un singolo titolo, capo o sezione. Basterebbe richiamare in proposito la disciplina dettata dal codice per la nave e per l'aeromobile, o per il comandante, o per l'equipaggio e per il contratto di arruolamento o di lavoro. L'intrecciarsi di norme pubbliche e private in questi settori è tale che una separata considerazione delle une dalle altre porterebbe, come ho già accennato, ad una visione lacunosa della materia. Così le disposizioni del codice sulla costruzione e la proprietà presuppongono quelle dettate per l'individuazione della nave o dell'aeromobile; le disposizioni relative alla iscrizione nei registri ed ai documenti che abilitano la nave o l'aeromobile alla navigazione (registri e documenti che hanno ad un tempo effetti pubblici e privati) presuppongono quelle sui requisiti di nazionalità. Parimente le disposizioni sul comandante di nave e di aeromobile, contenute nel titolo dedicato all'impresa di navigazione, si riallacciano in un tutto organico a quelle sulle partenze e sugli arrivi delle navi e degli aeromobili, sulla polizia di bordo e della navigazione, e infine a quelle penali e disciplinari. Parimenti ancora le norme sull'equipaggio e sul contratto di arruolamento o di lavoro dei suoi componenti presuppongono quelle amministrative sul personale marittimo, sul personale della navigazione interna, sulla gente dell'aria e sulla loro organizzazione, e si collegano a quelle processuali sulle controversie del lavoro (per il solo personale marittimo) ed a quelle penali e disciplinari in generale.

Ma anche in campi che più potrebbero esserne ritenuti lontani, come quello delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, si trovano elementi di collegamento con le norme amministrative. Un esempio è dato dal regime di concessioni e di autorizzazioni nel quale si svolgono i servizi pubblici di trasporto su acque interne e per aria, che non può restare senza influenza sui rapporti di diritto privato che ne derivano. Ancora, nel campo dei trasporti aerei, conseguenze di diritto privato produce l'osservanza da parte del vettore dell'obbligo di assicurare i passeggeri trasportati: l'adempimento di tale obbligo infatti esonera il vettore medesimo dal risarcire il passeggero danneggiato nei limiti entro i quali funziona l'assicurazione. E particolarmente rilevanti sono inoltre gli effetti che la disciplina dell'assicurazione dei passeggeri, e più ancora dell'altra, pure obbligatoria, della responsabilità dell'esercente di aeromobile per danni a terzi sulla superficie, assume in conseguenza appunto del carattere di obbligatorietà delle assicurazioni medesime.

Ho già ricordato la disposizione del codice relativa all'efficacia probatoria dei certificati rilasciati dai Registri navale e aeronautico e la sua influenza nel campo dei rapporti privati, particolarmente nell'ambito dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile. Accanto a questa, norme di portata parimente generale trovansi per il caso di perdita presunta della nave o dell'aeromobile. Come è noto nei testi legislativi vigenti la presunzione di perdita è regolata con riguardo a singole fattispecie, particolarmente con riguardo

all'arruolamento ed all'abbandono agli assicuratori, se si eccettui la disposizione dell'art. 50 del codice per la marina mercantile. Il codice dispone invece, in via generale, che trascorsi quattro, otto o tre mesi dal giorno dell'ultima notizia (a seconda che si tratti di nave a propulsione meccanica, di nave non a propulsione meccanica, o di aeromobile) la nave o l'aeromobile si presumono periti, nel giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia e vengono cancellati dai rispettivi registri di iscrizione. E la disposizione è più volte richiamata dal codice per rapporti di diritto privato, segnatamente in tema di prescrizione, mentre la presunzione circa il momento della perdita vale a stabilire, ad esempio, nel campo assicurativo quale di più assicuratori successivi debba risarcire il sinistro.

III. *Il piano della nuova sistemazione legislativa della navigazione.*

15. — Il codice che consta di 1331 articoli è diviso in quattro parti, oltre alle disposizioni preliminari.

Nella parte prima è disciplinata la navigazione marittima ed interna; nella parte seconda la navigazione aerea; nella parte terza sono contenute le disposizioni penali e disciplinari, comuni alla navigazione acquea e aerea, e nella parte quarta le disposizioni complementari e transitorie.

Le disposizioni preliminari constano di quattordici articoli. In esse, oltre a disciplinarsi la gerarchia delle fonti del diritto della navigazione ed i rapporti tra questo ed il diritto civile, si definisce il mare territoriale, secondo le diverse esigenze della configurazione delle coste, e lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato.

Un gruppo di norme di diritto internazionale privato regola, poi, con disposizioni che in parte completano e in parte derogano a quelle del codice civile, la situazione giuridica delle navi e degli aeromobili in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato o soggette alla sovranità dello Stato estero e determina la legge regolatrice dei fatti e dei rapporti giuridici attinenti alla navigazione e le norme di competenza giurisdizionale.

La parte prima, dedicata alla navigazione marittima ed interna, si divide in quattro libri. Nel primo di essi sono disciplinati gli istituti di carattere pubblicistico concernenti il demanio marittimo e le zone portuali delle navigazione interna, l'organizzazione del personale e dei servizi marittimi e della navigazione interna. Notevoli sopratutto le norme che fissano in materia di concessione dei beni pubblici predetti principii che sono destinati ad avere forza espansiva anche fuori del campo della navigazione; quelle sui servizi di pilotaggio e di rimorchio, dei quali si disciplina l'istituzione e l'esercizio.

Nel libro primo è fondamentale il titolo che concerne il regime amministrativo delle navi. Esso si apre con la definizione di nave, fondata sulla sussistenza, nella costruzione, dell'attitudine al trasporto per acqua (anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o ad altro fine). Oggetto di particolare disciplina in questa sede è il requisito della nazionalità: si dispone, al riguardo, che le navi per essere iscritte nelle matricole e nei registri del Regno, devono appartenere per una quota non inferiore a sedici carati a cittadini o ad enti pubblici italiani o a società autorizzate a possedere navi italiane.. Condizione dell'autorizzazione è che le società siano costituite ed abbiano la sede nel Regno e che, rispetto ad esse, sia accertata la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale e negli organi dell'amministrazione.

Sempre nell ibro primo varie disposizioni sono dedicate alla disciplina della polizia dei porti marittimi e interni e degli atti di stato civile in corso di navigazione.

Il libro secondo è dedicato alla proprietà ed all'armamento della nave. Un apposito titolo concerne la costruzione ed in esso si disciplinano la forma del contratto, la relativa pubblicità e la responsabilità del costruttore.

Nel libro secondo è disciplinata anche la comproprietà. Si è conservato al riguardo il criterio, in base al quale la partecipazione si determina in carati, che sono ventiquattro e sono divisibili. In vista delle particolari esigenze della comproprietà navale, il nuovo codice riproduce il principio tradizionale, secondo il quale le deliberazioni prese dalla maggioranza, salva diversa disposizione, vincolano la minoranza per quanto riguarda l'interesse comune dei comproprietari.

Ma la disciplina del nuovo codice è caratterizzata anche dall'esigenza di una adeguata tutela della minoranza. Così per le innovazioni o riparazioni che importino spese eccedenti la metà del valore della nave, la deliberazione deve essere presa con la maggioranza di almeno sedici carati, ed i comproprietari dissenzienti possono chiedere lo scioglimento della comunione, salva la facoltà degli altri comproprietari di acquistare, a giusto prezzo, le quote dei dissenzienti. La deliberazione di vendita della nave deve essere invece presa ad unanimità, Il tribunale tuttavia può sempre, sentiti i dissenzienti, autorizzare la vendita della nave, quando questa sia domandata da tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà o, in caso di gravi ed urgenti motivi, un quarto dei carati.

Il titolo terzo disciplina l'esercizio della navigazione. Attraverso un adeguato sistema di pubblicità della dichiarazione di armatore, si viene a delineare con chiarezza la distinzione tra la figura del proprietario e quella dell'armatore.

Un originale sistema è seguito dal nuovo codice per la limitazione del debito dell'armatore.

Superato il tradizionale istituto dell'abbandono, il debito complessivo dell'armatore, per le obbligazioni inerenti all'impresa di navigazione è limitato, su domanda dell'armatore stesso, al valore della nave al momento della domanda di limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia nè inferiore al quinto, nè maggiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio. Al valore della nave si aggiunge l'ammontare del nolo e degli altri proventi lordi della spedizione.

In questo titolo in un capo a parte riceve completa ed originale disciplina l'armamento della nave da parte dei comproprietari. Si stabilisce che i comproprietari possono costituirsi in società d'armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione di tutti i caratisti ovvero con deliberazione della maggioranza con sottoscrizione dei consenzienti; si prescrive un'adeguata pubblicità dell'atto di costituzione e si fissano le norme sulla responsabilità dei comproprietari e sulla ripartizione degli utili e delle spese.

Sempre nel libro secondo, oltre le norme sul rapporto di raccomandazione, che viene inquadrato nei principî del mandato con rappresentanza, riceve un'adeguata disciplina la figura del comandante. La particolarità di tale disciplina si basa sul carattere speciale di questo soggetto, al quale la legge attribuisce peculiari poteri di rappresentanza, che trovano solo mediatamente la base nel contratto di arruolamento. Oltre ai poteri rappresentativi, la legge attribuisce al comandante altri poteri come capo della spedizione, ai fini dello svolgimento e del successo dell'impresa. Si viene così a delineare una figura veramente tipica dell'impresa di navigazione.

Un titolo a parte è dedicato al contratto di arruolamento. Questo tradizionale rapporto del diritto marittimo si inquadra

nel contratto di lavoro regolato dal codice civile, ma il codice della navigazione ne disciplina la struttura e le caratteristiche particolari, senza, peraltro, pregiudicarne l'ulteriore evoluzione attraverso le norme corporative. Accanto al contratto di arruolamento, e con riferimento a questo, è delineata la disciplina del contratto di lavoro del personale della navigazione interna.

Il libro terzo è dedicato alle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione. Il titolo primo disciplina i contratti di utilizzazione della nave. La classificazione di tali contratti è fatta in base ad un criterio causale, per cui le varie ipotesi sono individuate dalla prestazione tipica dedotta nel negozio. Si vengono così a determinare le figure della locazione che si ha quando una parte (locatore) si obbliga, mediante corrispettivo, di far godere la nave ad un'altra parte (conduttore) che assume l'esercizio della nave; del noleggio, nel quale il noleggiante assume semplicemente l'obbligo di navigare, e del trasporto, caratterizzato dall'obbligo del vettore di trasportare. In questa sede è contenuta la disciplina della responsabilità del vettore e dei documenti del trasporto marittimo. La disciplina relativa al primo argomento è caratterizzata dallo sforzo di costringere in schemi latini i principî della convenzione di Bruxelles; mentre quella relativa al secondo punto regola in maniera chiara e completa la polizza ricevuto per l'imbarco, la polizza di carico, gli ordini di consegna e gli altri documenti del trasporto (dichiarazione d'imbarco, ordinativo d'imbarco, ricevuta di bordo). Segue alla disciplina dei contratti di utilizzazione quella della contribuzione alle avarie comuni. In essa si fissano, in armonia con le regole di York e di Anversa, opportunamente filtrate in norme più conformi al nostro ordinamento giuridico e integrate con altri elementi che concorrono a completare l'istituto, i principî fondamentali del regolamento contributivo e della formazione delle masse creditoria e debitoria.

Due distinti titoli contengono la disciplina della responsabilità per urto di navi, che viene inquadrata nei principî della responsabilità extracontrattuale, e la disciplina dell'assistenza, del salvataggio, del ricupero e del ritrovamento. Dell'assistenza e del salvataggio sono fissate le nozioni e stabiliti i criteri per la determinazione e per la ripartizione del compenso, sancendosi una giusta tutela dei diritti dell'equipaggio. La disciplina contenuta nella Convenzione di Bruxelles del 1910 è stata completamente ripresa ed integrata da norme che conferiscono alla compiutezza dell'istituto. Il ricupero è distinto a seconda che si effettui con o senza mezzi nautici. Le norme del codice disciplinano la gestione privata del ricupero, che può essere determinata da contratto o da assunzione spontanea da parte del recuperatore, ed il ricupero d'ufficio da parte dell'autorità marittima.

Un ampio titolo disciplina inoltre le assicurazioni contro i rischi della navigazione. Tale disciplina, che viene inquadrata entro quella generale delle assicurazioni contro i danni contenuta nel libro delle obbligazioni del codice civile, provvede a regolare alcune esigenze specifiche alla navigazione marittima. Riceve, in questa sede, organica disciplina la tradizionale forma della liquidazione mediante abbandono della nave, delle merci e del nolo da parte dell'assicurato all'assicuratore.

In due distinti titoli sono infine disciplinati i privilegi e le ipoteche, secondo le linee segnate dalla legge 5 luglio 1928, n. 1816.

Il libro quarto contiene le disposizioni processuali e tra esse sono da notare, per la loro sostanziale novità, quelle sulla liquidazione delle avarie comuni e sull'attuazione della limitazione del debito dell'armatore.

16. — La parte seconda del codice è dedicata alla navigazione aerea e si divide, parallelamente alla prima, in quattro libri.

Nel primo libro, la materia del demanio aeronautico ha trovato una organica e precisa regolamentazione. Gli aerodromi in genere, statali o privati, ricevono una disciplina più completa ed ispirata a più corretti criteri tecnici di quella vigente.

Si è precisata poi la definizione di aeromobile, per il quale s'intende ogni macchina capace di trasportare persone e cose da un luogo ad un altro.

Una più completa ed opportuna regolamentazione del regime amministrativo degli aeromobili è data dal complesso di norme, relative agli elementi di individuazione, alla nazionalità, all'iscrizione ed all'abilitazione degli aeromobili alla navigazione aerea.

Del pari completa nelle sue linee generali è la disciplina delle partenze e degli approdi degli aeromobili ed un notevole progresso costituiscono le norme sugli atti di stato civile in corso di navigazione.

Di maggior rilievo sono le innovazioni contenute nei libri II e III. La costruzione dell'aeromobile ha trovato un'organica disciplina, analoga a quella disposta dal diritto marittimo; è stata così colmata una lacuna della legislazione fin qui in vigore. Chiaramente definite risultano le figure delle persone dell'impresa di navigazione aerea, a cominciare dall'esercente, ossia da colui che assume l'esercizio dell'aeromobile. Sono stati precisati i poteri e le attribuzioni del caposcalo al quale è stata conferita, in via normale, la rappresentanza dell'esercente. Anche in questa parte il codice ha attuato la separazione tra proprietà ed esercizio, la quale ha portato all'abolizione dell'eccezionale responsabilità del proprietario. Sempre nel libro II ha ricevuto una dettagliata regolamentazione il contratto di lavoro del personale di volo che era anteriormente disciplinato in maniera molto frammentaria.

Nel libro III per la locazione e il noleggio dell'aeromobile sono state richiamate le norme sancite nella parte marittima. Le norme sulla responsabilità del vettore sono invece in gran parte conformi a quelle della convenzione di Varsavia, già collaudata da più di un quinquennio di applicazione nel nostro ordinamento: tali norme, alle quali sono state apportate talune necessarie precisazioni, sono state integrate con l'adattamento alla materia di principî tratti dal diritto marittimo e rispondenti alle medesime esigenze.

Per un'ampia tutela dei terzi danneggiati, si è fedelmente introdotto per i danni a terzi sulla superficie il regime di responsabilità obiettiva, accolto dalla Convenzione di Roma 1933. La disciplina della responsabilità per danni da urto si inquadra nella disciplina della responsabilità extracontrattuale, con limitazione del risarcimento complessivo. Il codice non ha seguito su questo punto il sistema della limitazione della responsabilità globale, che era stata proposta nel corso dei lavori preparatori, per gli inconvenienti che l'adozione di esso avrebbe determinato. Infatti, sul presupposto del rispetto della convenzione, se si fosse adottato come limite globale la cifra più alta fissata in sede di convenzione per un determinato caso di responsabilità e cioè per i danni ai terzi sulla superficie, sarebbe accaduto che, nel concorso di più cause di responsabilità, detta somma non sarebbe stata più interamente destinata a risarcire i danni a terzi sulla superficie. Se, invece, si fosse fissato come limite globale la somma di tutti i limiti relativi ai vari casi di responsabilità, non si sarebbe ottenuto alcun risultato utile, tanto più che tale somma globale si sarebbe dovuta dividere

in tante quote quante sono le singole categorie di responsabilità. Altrimenti si sarebbe ottenuto l'effetto opposto a quello perseguito, poichè si sarebbe venuto a stabilire, per le singole categorie di responsabilità, un limite assai più alto di quello fissato in sede di convenzione.

Del pari in tema di assistenza e salvataggio di aeromobili si è seguito lo schema della Convenzione di Bruxelles 1939, coordinandolo peraltro con la disciplina data all'analogo istituto marittimo ed estendendo l'ambito di applicazione della Convenzione predetta all'assistenza di aeromobile in acque interne o in regioni desertiche.

La regolamentazione delle assicurazioni aeronautiche, nella quale ha trovato larga ricezione il diritto vivente delle polizze, per quanto concerne la responsabilità per danni a terzi, è conforme al protocollo di Bruxelles 1938. Tale disciplina consiste nel complesso in una integrazione delle norme sulle assicurazioni contenute nella parte marittima ed è intesa a provvedere ad esigenze specifiche della navigazione aerea. Se non fossero state sancite tali particolari norme, si sarebbero dovute applicare le disposizioni, talvolta non del tutto confacenti, stabilite nella parte marittima.

Da ultimo, il libro IV, dedicato alle norme processuali, colma alcune gravi lacune della legislazione fin qui vigente disciplinando con apposite norme il pignoramento, il sequestro e la vendita degli aeromobili, e prevedendo inoltre un adeguato e rapido procedimento per l'attuazione della limitazione del debito dell'esercente, in riferimento ai casi in cui tale limitazione è prevista dal codice.

17. — Le disposizioni penali e disciplinari in materia marittima ed aerea sono riunite e sistemate nella terza parte, che si divide in due libri: il primo di essi è dedicato alle disposizioni penali e, oltre a contenere le norme generali, disciplina i delitti contro la polizia di bordo e della navigazione, contro l'autorità di bordo, dei porti e degli aerodromi, contro la sicurezza della navigazione, contro la fede pubblica, contro la proprietà della nave, dell'aeromobile e del carico e contro le persone. Notevoli nel titolo secondo sono in particolare la disciplina della diserzione che, superando ogni anacronistico residuo storico, assai più delle antiquate norme della legislazione abrogata si addice alle moderne esigenze, e la disciplina dei delitti contro la sicurezza della navigazione e contro la fede pubblica, la quale si inquadra, integrandola, nella sistemazione della materia, contenuta nel codice penale. Nel primo libro sono collocate anche le norme sulle contravvenzioni e quelle processuali.

Nel libro secondo sono sistemate le disposizioni disciplinari e, determinata l'autorità competente ed i soggetti passivi, sono accuratamente regolati il procedimento disciplinare e le relative impugnazioni.

18. — Nella parte quarta sono sistemate le disposizioni complementari e transitorie, le quali chiudono il codice, apprestando i mezzi idonei per il passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI

19. — Il primo articolo del codice determina le fonti del diritto della navigazione e stabilisce che nei singoli settori della navigazione si applicano, in primo luogo, le disposizioni del codice e delle leggi e regolamenti, le norme corporative e gli usi propri a ciascun settore (navigazione marittima, interna ed aerea); in secondo luogo, si fa ricorso all'analogia; e, in terzo luogo, qualora non vi siano norme analoghe da estendere, si applica il diritto civile.

Come risulta chiaro dalla formulazione della norma, nella graduazione gerarchica, le norme della legge formale prevalgono su tutte le altre. Le norme corporative e gli usi sono, rispetto ad esse, in posizione subordinata, a meno, s'intende, che dal codice o da leggi speciali non ne sia stabilita la prevalenza. Questo ordinamento delle fonti è caratterizzato, nell'insieme, dalla prevalenza del diritto della navigazione sul diritto civile. Ove infatti gli usi dispongono vi è una norma espressa del diritto speciale che deve prevalere. In mancanza di usi, il fondamento del ricorso all'interpretazione analogica, prima di ricorrere all'applicazione del diritto civile, si giustifica col rilievo che la norma ricavata col procedimento analogico è una norma di diritto speciale che deve prevalere su quelle di diritto generale. In tal guisa mi è sembrato opportuno risolvere, dopo maturo esame, la dibattuta questione della prevalenza dell'applicazione analogica delle norme del diritto speciale sulla applicazione diretta delle norme espresse del diritto civile.

20. — Stabilite nell'art. 1 le fonti del diritto della navigazione, il codice fissa negli articoli 2 e 3 rispettivamente la definizione del mare e dello spazio aereo soggetti alla sovranità dello Stato.

La determinazione del mare territoriale per la quale nè la dottrina nè le legislazioni nazionali ed estere seguono criteri unitari e costanti, ha dato luogo a particolari difficoltà.

La disposizione dell'art. 2 si applica quando non sia diversamente stabilito per determinati effetti, da leggi, da regolamenti o da convenzioni internazionali. Di conseguenza, la delimitazione in essa contenuta deve ritenersi quella applicabile normalmente, quando manchino, cioè, disposizioni specifiche per determinate materie.

Il criterio seguito dall'art. 2 si fonda sulle diverse esigenze determinate dalla conformazione delle coste, appartenenti al territorio del Regno. Stabilisce pertanto il primo comma dell'articolo, relativamente ai golfi, ai seni e alle baie, che essi sono soggetti alla sovranità dello Stato quando la distanza tra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le venti miglia marine. Quando invece la distanza tra tali punti supera le venti miglia marine, la sovranità dello Stato si estende alla porzione compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro venti miglia marine.

L'estensione del mare territoriale è stabilita in sei miglia marine dalle linee rette congiungenti i punti estremi delle insenature e dalle coste contintentali e insulari del Regno, partendo dalla linea costiera segnata dalla bassa marea.

Essendo la delimitazione del mare territoriale contenuta in una norma dell'ordinamento interno, qual'è l'art. 2, essa non vincola agli effetti internazionali. Sotto questo aspetto, la norma stessa può avere eventualmente solo un rilievo pregiuridico.

21. — La delimitazione dello spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato non ha dato luogo a notevoli difficoltà, anche perchè il principio sancito dall'art. 3 del codice trova riscontro nel precedente ordinamento della navigazione aerea. Lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato viene ad essere delimitato dai confini terrestri del Regno e dal mare territoriale.

Ho soppresso la definizione del territorio dello Stato contenuta nel capoverso dell'art. 3 del progetto preliminare, ed ho fatto riferimento in questo e in altri articoli soltanto al territorio del Regno, in quanto il presente codice non si estende alle colonie ed agli altri luoghi soggetti alla sovranità dello Stato, per i quali sarà provveduto con norme speciali.

22. — I rapporti giuridici nei quali si esplica l'esercizio della navigazione marittima, interna ed aerea dànno luogo con particolare frequenza, per il loro speciale carattere, a questioni di diritto internazionale privato. In mancanza di norme speciali che le contemplino, tali questioni dovevano essere risolte, allo stato attuale, sulla base delle norme sui conflitti di legge vigenti nel nostro ordinamento. Peraltro la dottrina e la giurisprudenza, non potendo disconoscere alcune particolarità di questi problemi, erano talora portate ad adottare soluzioni, che soltanto con un evidente sforzo potevano farsi apparire come fondate su quelle generali. D'altra parte, anche gli atti o fatti giuridici che per sè sono estranei ai rapporti propri della navigazione, dànno luogo, quando si compiono a bordo di navi o di aeromobili, a problemi di diritto internazionale privato, che non trovano una soluzione adeguata o conveniente nell'applicazione delle norme generali, le quali prescindono dal tener conto della circostanza che essi si siano compiuti in quella particolare condizione.

Per tali considerazioni mi è parso conveniente che il codice della navigazione contenesse anche talune norme sui conflitti di legge (articoli 4 a 14). A questo riguardo ho seguito il criterio di inserire nel codice soltanto quelle norme speciali che apparissero necessarie per dare ai problemi di diritto internazionale privato, occasionati dai rapporti attinenti alla navigazione marittima, interna ed aerea, una soluzione appropriata quando risultasse inadeguata alle loro particolari esigenze quella derivante dall'applicazione delle norme generali contenute nella parte preliminare del codice civile. Tali norme speciali, pertanto, se da un lato deviano da quelle generali, dall'altro si inquadrano nel sistema di queste, restando sottoposte, per quanto concerne le condizioni ed i limiti del loro funzionamento, ai medesimi principî.

23. — Il principio stabilito nel primo articolo di questo gruppo (art. 4) per il quale sono considerati come territorio italiano le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, si trova già affermato nell'art. 4 del codice penale agli effetti della legge penale ed è conforme al diritto internazionale. Tale principio, per quanto concerne in particolare il funzionamento delle norme di diritto internazionale privato, importa che gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave italiana in alto mare o di un aeromobile italiano in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, vengano regolati dalla legge italiana, in tutti i casi nei quali tali norme designano come regolatrice la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto.

Secondo le norme sui conflitti contenute nel titolo preliminare del codice civile, il luogo dove un atto o un fatto è compiuto è il criterio di collegamento assunto, in varie ipotesi, come determinativo della legge regolatrice dell'atto o del fatto.

24. — Quando si tratta di atti o di fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso nella navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di Stato estero, la particolare circostanza che l'atto o il fatto sia compiuto a bordo di una nave o di un aeromobile in corso di navigazione mette in evidenza un collegamento più intenso con l'ordinamento dello Stato, di cui la nave o l'aeromobile ha la nazionalità, che non con l'ordinamento di quello Stato estero. A tale considerazione si ispira l'art. 5, adottando per le ipotesi sopraindicate la legge nazionale della nave o dell'aeromobile invece di quella del luogo. Il funzionamento di questa norma speciale per quanto concerne gli atti od i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile in corso di navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano viene però condizionato alla reciprocità. I criteri a cui si informa questo articolo erano già parzialmente applicati nell'art. 8 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, sulla navigazione aerea.

25. — La legge nazionale della nave o dell'aeromobile è assunta nell'art. 6 come regolatrice di diritti reali e di garanzia sulle navi e sugli aeromobili e delle forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti. La designazione della legge nazionale della nave o dell'aeromobile come regolatrice di tali materie si fonda sulla considerazione della particolare natura delle navi e degli aeromobili e sulla convenienza che, come per i diritti reali e di garanzia sugli altri beni, la legge regolatrice di tali diritti sia unica.

Per quanto concerne i privilegi sulle navi è da osservare che allo stesso criterio si informa la Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 per l'unificazione di alcune regole relative ai privilegi ed alle ipoteche marittime.

26. — Relativamente alla responsabilità dell'armatore e dell'esercente per atti o fatti dell'equipaggio, l'art. 7 stabilisce che essa è regolata dalla legge nazionale dell'aeromobile. E' chiaro il criterio ispiratore di questa norma che non soltanto tiene conto dei principî relativi alla materia in essa regolata vigenti nei diversi sistemi, ma permette di rendere applicabile la stessa legge sia alla responsabilità che ai principî di diritto sostanziale che ne regolano la limitazione.

Del pari la legge nazionale regola i poteri ed i doveri del comandante (art. 8). La designazione della legge nazionale della nave e dell'aeromobile si fonda sull'opportunità di ottenere che una sola legge regoli tali materie, particolarmente connesse con quella della responsabilità, regolata dalla legge nazionale, ed inoltre dalla considerazione che esiste un'intima connessione tra i poteri e gli obblighi di diritto privato del comandante e le funzioni di diritto pubblico che ad esso sono attribuite dallo Stato, a cui appartiene la nave o l'aeromobile.

27. — Il contratto di arruolamento e i contratti di lavoro del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo presentano peculiari caratteristiche, determinate oltre che dalle particolari esigenze della materia, dalle diverse direttive seguite nella tutela del lavoro nei varî Stati. Ho ritenuto pertanto di sottrare questi contratti alla norma generale di diritto internazionale privato relativa alle obbligazioni contrattuali e di farne oggetto di una norma speciale, che, nella designazione della legge regolatrice, dia la prevalenza al criterio della nazionalità della nave o dell'aeromobile. In tali sensi provvede l'art. 9; ma mentre ho stabilito che per il contratto di arruolamento della gente di mare e per quello di lavoro del personale della navigazione interna e del personale di volo su navi od aeromobili italiani, la legge nazionale regoli i rapporti in via esclusiva, ho ritenuto opportuno, invece, di ammettere che per i contratti di arruolamento o di lavoro su navi od aeromobili di nazionalità straniera la legge regolatrice possa essere una legge diversa da quella nazionale, se è designata dalla volontà delle parti.

28. — La funzione preponderante che ha la nave o l'aeromobile rispetto ai rapporti derivanti dai contratti di locazione, di noleggio, di trasporto di cose o persone, mi ha indotto, poi, a designare nell'art. 10 la legge nazionale della nave o dell'aeromobile come regolatrice di tali contratti.

Tuttavia, in conformità alla norma generale sulle obbligazioni contrattuali (art. 25 delle disposizioni sulla legge in

generale contenute nel codice civile), si prevede che anche per essi sia applicabile una legge diversa se è designata dalla volontà delle parti.

Quanto alla disciplina delle avarie comuni, mi è parso superfluo il disposto dell'art. 11 del progetto 1940, secondo il quale il regolamento d'avaria comune era retto dalla legge del luogo dove veniva attuato. Su questa soluzione, invero, non può esservi dubbio, avuto riguardo alla funzione del regolamento, il quale attiene alla disciplina del lato formale dell'istituto. Ho ritenuto, invece, opportuno precisare la legge regolatrice della contribuzione alle avarie comuni ed ho seguito il principio dell'applicabilità della legge nazionale della nave o dell'aeromobile. Il ricorso a tale principio è giustificato in particole dal rilievo che alla legge nazionale appunto negli articoli 8 e 10 si fa rinvio per regolare i poteri e i doveri del comandante ed i contratti di utilizzazione.

L'art. 12 determina la legge regolatrice dell'urto di navi e di aeromobili, per il caso che esso sia avvenuto in alto mare o in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato.

Se le navi o gli aeromobili, fra i quali si verifica l'urto, sono della medesima nazionalità, la loro legge nazionale comune è quella che si presenta come più indicata ad essere designata come regolatrice degli effetti giuridici dell'urto. Se invece le navi o gli aeromobili interessati sono di diversa nazionalità, non essendovi motivi sufficienti per designare un'altra legge, ho ritenuto conveniente di dichiarare applicabile la legge italiana quando il giudizio relativo all'urto si svolge in Italia.

29. — Per le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio o ricupero compiuti in alto mare l'art. 12 designa come regolatrice la legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso ovvero ha compiuto il ricupero. L'adozione di questo criterio è giustificata da diverse considerazioni. In primo luogo dal fatto che la prestazione del soccorso è preveduta, di regola, come un obbligo di diritto pubblico dalla stessa legge nazionale, la quale, quindi, è particolarmente indicata per regolare anche i rapporti di diritto privato derivanti dall'assistenza e dal salvataggio. In secondo luogo, la designazione della legge nazionale risponde al criterio di favorire il soccorso ed il ricupero, in quanto in tal modo l'equipaggio della nave o dell'aeromobile, conoscendo la legge che regola gli effetti giuridici dei fatti di soccorso e di ricupero, è spinto a porli in essere.

La legge nazionale della nave e dell'aeromobile che ha compiuto un fatto di assistenza, è designata poi come regolatrice della ripartizione del compenso fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

30. — L'art. 14, che risolve un punto ancora di recente discusso, contiene una norma speciale di competenza giurisdizionale per le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero che siano avvenuti in alto mare o in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato. Fermi restando i criteri generali di competenza giurisdizionale stabiliti dall'art. 4 del codice di procedura civile, si sancisce in questo articolo che per le cause sopraindicate è anche titolo di competenza giurisdizionale italiana rispetto allo straniero il fatto che la nave o l'aeromobile che ha prodotto l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose ricuperate si trovano nel Regno.

PARTE PRIMA

DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

LIBRO PRIMO

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione.

TITOLO I.

DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE

31. — Il libro primo tratta dell'ordinamento amministrativo della navigazione marittima ed interna ed in esso il titolo primo determina gli organi.

L'art. 15 definisce nel Ministro delle comunicazioni l'organo più alto dell'amministrazione della marina mercantile. Sono poi precisate le circoscrizioni territoriali nelle quali è diviso il litorale del regno e gli organi che ad esse sono preposti. Sulla base della divisione del litorale in zone, in compartimenti ed in circondari, nell'art. 16 sono designate le autorità che vi sono rispettivamente preposte e che sono il direttore marittimo, il capo del compartimento ed il capo del circondario. Stabilisce inoltre l'articolo che nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione il direttore è anche capo del compartimento; e così del pari che nell'ambito del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento, il capo del compartimento è anche capo del circondario. Ciò, com'è ovvio, non produce peraltro una unificazione delle funzioni, le quali sono distinte ed individuate dal diverso ambito territoriale su cui esse si esplicano.

L'art. 16 prevede inoltre la possibilità di istituire negli approdi di maggiore importanza che non siano sede nè dell'ufficio di compartimento, nè di quello di circondario uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia, alle dipendenze dell'ufficio circondariale.

Nell'ultimo comma è infine esplicitamente stabilito che il capo del compartimento, il capo del circondario ed i capi degli altri uffici marittimi dipendenti sono comandanti del porto o dell'approdo in cui hanno sede, al fine di determinare a quali soggetti siano attribuite le complesse ed importanti funzioni connesse alla qualifica di comandante di porto.

32. — Alla elencazione degli uffici e delle loro circoscrizioni, segue la menzione delle attribuzioni. Queste essendo contenute e specificate nel codice ed in altri numerosi testi legislativi, non mi è parso nè facile nè opportuno elencarle: mi sono limitato pertanto nell'art. 17, ad un rinvio, salvo a stabilire in via generale la competenza del capo del compartimento, del capo del circondario e dei capi degli altri uffici marittimi dipendenti, per tutte le attribuzioni amministrative relative alla navigazione ed al traffico marittimo che non sono in via specifica conferite ad altre autorità.

La competenza del direttore marittimo non è, invece generica; data la particolare struttura di questo ufficio, la competenza di esso deve essere specificamente determinata in base alle disposizioni del codice, delle altre leggi e dei regolamenti.

Sulla navigazione e sul traffico marittimo nazionale all'estero, la vigilanza è esercitata dalle autorità consolari: su questo punto l'art. 20 fissa un principio, lasciandone lo svolgimento alle leggi speciali.

33. — Parallela alla disciplina dell'amministrazione della navigazione marittima è quella della navigazione interna. Il codice anche qui fissa la più alta autorità della gerarchia am-

ministrativa (Ministro per le comunicazioni) e determina la divisione territoriale agli effetti della navigazione interna in zone e cioè in circoscrizioni alle quali è preposto un ufficio dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione e dei trasporti in concessione. Alle dipendenze dell'Ispettorato compartimentale, nei porti e nelle altre località di maggiore importanza, sono costituiti ispettori di porto e delegazioni di approdo (art. 23). La competenza di questi organi è sempre speciale per quanto concerne le attribuzioni conferite da norme di legge o dal Ministro per le comunicazioni rispettivamente all'ispettorato di porto e alle delegazioni di approdo. Analogamente a quanto si è stabilito nell'ultimo comma dell'art. 16, ho chiarito esplicitamente che il capo dell'ispettorato ed il capo delle delegazioni di approdo sono i comandanti del porto ove hanno sede.

Particolarmente notevole è la disposizione che regola la navigazione delle navi addette alla navigazione interna e di quelle addette alla navigazione marittima, rispettivamente nelle acque marittime e nelle acque interne. Ovvie ragioni mi hanno determinato a precisare, nell'art. 24, il principio, già contenuto nel codice per la marina mercantile, relativo all'osservanza da parte delle navi delle norme di polizia, vigenti nei luoghi nelle quali esse navigano e conseguentemente la loro sottoposizione alla vigilanza degli organi amministrativi, che in quei luoghi esercitano la loro attività.

Del pari si è precisata nell'art. 26, la disciplina relativa all'esercizio del servizio urbano da parte di navi e di galleggianti, nei porti comunicanti con canali ed altre acque interne. Si è riprodotto, chiarendolo ed integrandolo, il principio che il comandante di porto deve esercitare la vigilanza su tali navi e galleggianti, quando esse entrano nelle acque marittime. E nel caso in cui si determina un conflitto relativo al servizio tra l'autorità marittima e l'autorità comunale (come, per esempio, nel caso in cui l'osservanza di determinate norme di polizia, sulle quali è competente a vigilare l'autorità marittima, incida comunque sull'andamento del servizio) il prefetto ha la potestà di risolvere tale conflitto, e contro questa decisione è dato ricorso al Ministro per le comunicazioni il quale provvede in via definitiva.

TITOLO II.

DEI BENI PUBBLICI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE

CAPO I.

Del demanio marittimo.

34. — Il titolo secondo è dedicato ai beni pubblici destinati alla navigazione marittima ed interna. Il capo primo si riferisce al demanio marittimo, che ha ricevuto un dettagliato ed organico assetto.

Ho infatti cercato di dare alla disciplina stessa non soltanto un più ampio respiro, richiesto dalla natura e dalla importanza della materia regolata, ma anche di adeguarla ad un più corretto criterio sistematico, e per quanto possibile, ho utilizzato i risultati veramente ragguardevoli, raggiunti in questa delicata materia dalla legislazione e dalla dottrina.

L'elencazione dei beni contenuta nell'art. 28 è più comprensiva di quella dell'articolo 157 cod. mar. merc., perchè aggiunge ad essa la menzione delle lagune, delle foci dei fiumi che sboccano in mare e dei bacini d'acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare. Per quanto riguarda i beni già compresi nell'elencazione dell'art. 157 cod. mar. merc. è da segnalare che l'art. 28 rende maggiormente comprensiva la categoria dei canali. A tenore dell'art. 157 erano, infatti, demaniali i canali i quali fossero attualmente destinati alle esigenze della navigazione: è parso invece opportuno, data l'importanza di tali beni e tenuto conto altresì di quanto è stato legislativamente sancito per altri settori del demanio pubblico, richiedere anche per questi beni l'attitudine ad essere utilizzati ad uso pubblico marittimo.

35. — Sono stato molto perplesso se mantenere la definizione di lido e di spiaggia contenuta nell'art. 15 del progetto 1940. Ma alla fine ho deciso, accogliendo il voto della Sottocommissione delle assemblee legislative, di sopprimerla, sul fondamento che la definizione del lido non dà ormai luogo a difficoltà nella pratica e che la delimitazione della spiaggia già contenuta nell'art. 15 del progetto 1931 non riusciva a fissare un criterio positivo in base al quale venisse chiaramente definita la situazione della spiaggia, in relazione alla proprietà privata. Mi è sembrato pertanto più opportuno, per non pregiudicare la situazione di fatto dei proprietari confinanti, prescindere dal qualsiasi definizione. Con ciò non viene a mancare la base per dirimere gli eventuali conflitti tra l'amministrazione marittima ed i privati, perchè, a tal fine, sopperiscono i rimedi comuni posti a tutela sia della proprietà privata che dei beni demaniali.

Non avendo precisato la estensione della spiaggia non mi è parso che fosse necessario stabilire nel codice la disciplina degli arenili. Infatti, essendo l'arenile un allargamento della spiaggia determinato dal ritrarsi del mare, in mancanza della misura della estensione della spiaggia, tutta la zona che dal lido, così come risulta dal ritrarsi del mare, si estende fino alle proprietà private deve considerarsi spiaggia.

36. — Nell'elencazione dei beni del demanio marittimo non ho compreso il mare territoriale, conformemente all'avviso espresso dalla Sottocommissione delle Assemblee legislative. In dottrina non si è concordi sul carattere demaniale del mare territoriale, pur essendo prevalente l'opinione che tale carattere non riconosce. Nemmeno la legislazione vigente offre gli elementi per una soluzione sicura della questione. Per quanto al lume dei principî non vi siano difficoltà ad includere il mare territoriale tra i beni demaniali, mi è sembrato miglior partito accedere all'opinione prevalente, e del resto già accolta dal codice civile, che non considera il mare territoriale come bene demaniale.

37. — Nell'art. 29 sono definite le pertinenze del demanio marittimo; ed al riguardo, si è seguito un criterio restrittivo nel determinare il soggetto legittimato a qualificare la cosa come pertinenza. Ho pertanto riconosciuto soltanto alle costruzioni ed alle opere di proprietà dello Stato il carattere di pertinenza.

38. — L'autorità marittima è il soggetto competente a regolare l'uso del demanio e ad esercitarvi la polizia (art. 30). Tale designazione è determinata dal criterio della competenza all'esercizio della funzione pubblica svolta a mezzo dei beni del demanio marittimo. Essendo infatti questi destinati a soddisfare gli interessi concernenti la navigazione ed il traffico marittimo, è naturale che essi debbono essere oggetto di potere, per quanto concerne l'amministrazione, da parte dell'organo che provvede in via generale alla tutela di questi interessi.

39. — Gli articoli 31 e 32 stabiliscono rispettivamente la disciplina dei limiti e della delimitazione delle zone del demanio marittimo. La fissazione dei limiti del demanio marittimo av-

viene nei confronti della proprietà demaniale (« canali, fiumi o altri corsi d'acqua »), posta nella sfera di competenza di altra pubblica autorità.

La delimitazione si esplica invece nei rapporti tra demanio marittimo e proprietà privata. Nè deve trarre in equivoco la menzione che nell'art. 32 si fa delle pubbliche amministrazioni, perchè esse sono qui considerate come titolari di proprietà o di altro diritto reale a titolo privato.

L'art. 33 disciplina l'ampliamento del demanio marittimo. Mi son preoccupato di stabilire a garanzia delle proprietà private più adeguati mezzi di tutela rispetto alla disciplina vigente ed al progetto 1940. Il progetto prevedeva, infatti nell'art. 20, come facoltà generale della pubblica amministrazione, l'aggregazione di zone di lieve entità, mediante espropriazione senza formalità. Tale facoltà era esperibile, in caso di necessità di pubblici usi del mare: *a*) qualora si fosse trattato di zone di lieve entità e in ogni caso non superiori a cinquecento metri quadrati; *b*) se l'espropriazione non avesse pregiudicato sostanzialmente la destinazione ed il godimento della restante proprietà privata.

Il largo potere discrezionale conferito da tale articolo all'autorità marittima nella determinazione delle zone di lieve entità veniva a degradare il diritto soggettivo dei proprietari ad interesse legittimo e si risolveva in un pregiudizio del privato al quale era tolta la possibilità di esperire i mezzi di tutela innanzi all'autorità giudiziaria ordinaria.

Mi è sembrato pertanto necessario stabilire nell'art. 33 criteri che valgano a delimitare meglio le zone, per le quali è ammessa la facoltà di aggregazione della autorità marittima e di fissare la necessità di un provvedimento formale (decreto del Ministro per le comunicazioni, di concerto con il Ministro per le finanze), come titolo per l'espropriazione.

40. — Nell'art. 34 è disciplinata la destinazione di zone demaniali ad usi pubblici diversi da quelli ai quali sono destinati i beni del demanio marittimo; il bene passa a soddisfare, così, i nuovi usi pubblici.

Coll'art. 35 si è chiarito l'art. 23 del progetto 1940 generalizzandone la portata, ma mantenendone immutata la sostanza. Si è preferito porre in evidenza il lato negativo dell'esclusione dal demanio marittimo delle zone non ritenute più utilizzabili per pubblici usi del mare, piuttosto che quello positivo consistente nel passaggio di esse al « demanio generale ».

E' stato soppresso, invece, l'art. 24 del progetto del 1940, che disciplinava le concessioni perpetue ad enti pubblici di determinate parti di spiaggie per fini di interesse generale. Mi è parso infatti che l'istituto della concessione perpetua, anche se rivolto a fini di interesse generale non sia pienamente giustificato, in quanto la concessione temporanea può essere rinnovata, qualora permanga alla scadenza di essa, il fine per il quale è stata fatta.

41. — Ho mantenuto nel codice, apportandovi sensibili miglioramenti formali e sostanziali, l'ampia disciplina segnata dal progetto 1940 in materia di concessioni.

Così vengono innanzi tutto determinate le autorità competenti a fare la concessione: esse sono il Ministro per le comunicazioni per le concessioni di durata superiore ai nove anni; la direzione marittima per le concessioni di durata tra i due ed i nove anni o per le concessioni di durata anche inferiore al biennio quando importino impianti di difficile sgombero. Le altre concessioni di durata non superiore al biennio sono invece di competenza del capo del compartimento. L'art. 37 disciplina, poi, il concorso tra più domande concorrenti e stabilisce il principio che viene preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e intende avvalersi di questa per un uso che, a giudizio della p. a., risponda ad un più rilevante interesse pubblico.

La norma chiaramente attribuisce un ampio potere discrezionale alla p. a. nel determinare l'interesse pubblico e la proficua utilizzazione. Il richiedente, a tutela del suo interesse, può avvalersi delle ordinarie guarentigie, qualora l'autorità amministrativa ecceda nell'esercizio del suo potere discrezionale.

Qualora manchino le predette ragioni di preferenza, per le concessioni di durata superiore al biennio o che importino impianti di difficile sgombero si procede a pubblica gara o a licitazione privata. Negli altri casi è sancito il c. d. diritto di insistenza a favore del concessionario e, in mancanza, il ricorso alla licitazione privata.

42. — Gli articoli 39 e 40 si occupano dei canoni. L'art. 39 ne demanda all'atto di concessione la determinazione. E' mantenuto nel capoverso, in conformità del parere della sottocommissione delle Assemblee legislative — nonostante qualche autorevole osservazione in contrario — per le concessioni aventi fini di pubblica utilità l'obbligo del concessionario di pagare un canone di mero riconoscimento. Pur ammettendo infatti che dal carattere gratuito delle concessioni non possa derivare alcun pregiudizio allo Stato, perchè la concessione non comporta mai la soppressione del carattere demaniale dei beni e la relativa non usucapibilità, mi è sembrato che la norma, intesa a rafforzare il concetto della titolarità dello Stato sui beni demaniali, potesse essere utilmente conservata.

43. — La disciplina della revoca delle concessioni è ispirata, nei confronti del progetto 1940 all'esigenza di tutelare adeguatamente, oltre che gli interessi della p. a., anche quelli del concessionario. Questa esigenza era stata segnalata, oltre che da autorevoli voti di giuristi, dalla Sottocommissione delle Assemblee legislative.

Essendo la revoca caratterizzata da motivi di pubblico interesse, era opportuno stabilire chiaramente che, nei casi previsti dal primo e dal secondo comma dell'art. 42, è necessaria la sussistenza di motivi di pubblico interesse. Tuttavia, data la maggiore entità delle concessioni, di cui al secondo comma, nei riguardi di queste si è precisato l'obbligo della p. a. di specificare nel provvedimento di revoca i motivi determinanti.

La revoca non dà diritto ad indennizzo; qualora essa sia parziale, salva la facoltà di rinunzia del concessionario, si fa luogo ad una congrua riduzione del canone.

Peraltro se la concessione abbia dato luogo alla costruzione di opere stabili, sarebbe iniquo prescindere in ogni caso dall'indennizzo e si è perciò stabilito, precisando su questo punto il progetto 1940, che la p. a. deve corrispondere un indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza. L'indennizzo non può, comunque, superare il valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettivi ammortamenti.

Lo stesso indennizzo spetta al concessionario nel caso di revoca determinata dalla presentazione di una nuova domanda di concessione per uso degli stessi beni per più rilevante interesse pubblico (art. 43).

Nei casi in cui la concessione non sia del tutto utilizzabile per revoca parziale da parte della p. a., o per costruzioni di opere di pubblica utilità, si è conferita al concessionario la

facoltà di rinunzia. Inquadrandosi l'una e l'altra ipotesi nello schema della revoca, non vi può esser dubbio sull'applicabilità del quarto e quinto comma dell'art. 42.

44. — L'art. 45 disciplina la diminuzione e la impossibilità di utilizzazione dei beni demaniali dovute a cause naturali. Nella prima ipotesi al concessionario spetta una congrua riduzione di canone; nella seconda la concessione si estingue e non è dovuto al concessionario alcun indennizzo. L'autorità concedente non deve infatti esser tenuta per gli eventi naturali che incidono sull'uso dei beni concessi.

45. — Il subingresso nella concessione, regolato nell'art. 46 ha luogo in caso di sostituzione volontaria da parte del concessionario, di vendita od esecuzione forzata, e in caso di morte del concessionario. Per tutti e tre i casi, è prescritto l'intervento della p. a., che deve essere preventivo nei primi due casi e successivo nel caso di morte del concessionario essendosi seguito nel terzo comma dell'art. 46 il sistema del subingresso *de jure* degli eredi nella concessione.

46. — La disciplina della decadenza della concessione si informa, nelle linee generali, agli stessi criteri accolti dal l'art. 55 del T. U. 1933 sulle acque pubbliche. I casi di decadenza sono elencati nell'art. 47, e tutti si fondano su una causa imputabile al concessionario.

Estinta la concessione per qualunque causa, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, salvo che non sia diversamente stabilito, restano acquisite allo Stato senza alcun compenso o rimborso. La p. a. ha tuttavia la facoltà di imporre al concessionario la *reductio in pristinum* sotto pena dell'esecuzione in danno (art. 49).

47. — Nell'art. 50 sono previste le ipotesi di uso di aree demaniali per un periodo di tempo eccedente le normali operazioni portuali ed è riconosciuto al capo del compartimento il potere di regolare, in via generale, tale uso; mentre il rilascio delle specifiche autorizzazioni è demandato al comandante del porto. Ho fatte salve le particolari norme relative alla gestione delle aziende di mezzi meccanici e dei magazzini di porto, la cui costituzione è ora prevista dal R. decreto 9 gennaio 1941-XIX, n. 541.

48. — Entro le linee delle concessioni si inquadra anche la norma dell'art. 51 che disciplina la estrazione e la raccolta di alghe, arena e di altri materiali, le quali sono sottoposte appunto a concessione, di competenza del capo di compartimento.

Si inquadra anche nella disciplina delle concessioni la disposizione dell'art. 52 concernente l'impianto o l'esercizio di depositi o stabilimenti che siano situati su zone del demanio marittimo o comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o a canali marittimi. Per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti di sostanze infiammabili o esplosive oltre al regime della concessione, si richiede una particolare autorizzazione da rilasciarsi dal Ministro per le comunicazioni. Questo ulteriore adempimento è da connettersi alla speciale destinazione dei depositi e degli stabilimenti, il cui impianto esige un adeguato preventivo accertamento da parte dell'autorità amministrativa e, come tale, configura un'ipotesi tipica di autorizzazione.

49. — L'art. 55 disciplina l'esercizio da parte dell'autorità marittima dei poteri di polizia relativamente ai beni demaniali, per quanto concerne l'esecuzione di nuove opere entro una zona distante, salvo casi speciali, non oltre i trenta metri dal demanio marittimo. L'esecuzione di tali costruzioni è sottoposta all'autorizzazione del capo del compartimento: tale autorizzazione si intende negata se entro novanta giorni non sia stata accolta la domanda dell'interessato. Su quest'ultimo punto il terzo comma dell'art. 48 del progetto 1940 seguiva il criterio opposto: l'autorizzazione si intendeva rilasciata se entro sessanta giorni l'autorizzazione non avesse respinta la domanda dell'interessato.

Dopo matura riflessione, mi è sembrato opportuno qualificare con minor rigore il silenzio dell'autorità marittima. Nella normalità dei casi, il silenzio, posto che possa avere una speciale qualificazione, si deve interpretare — sopratutto nei confronti della p. a. — piuttosto come manifestazione di volontà negativa che positiva. Tenuto conto che ormai tale principio è entrato anche nella nostra legislazione, non ho creduto di discostarmene. Tanto più che il privato può disporre, contro il rifiuto della p. a., degli ordinari mezzi di tutela in via amministrativa. Naturalmente qualora la costruzione sulle predette località sia prevista in piani regolatori o di ampliamento già approvati dall'autorità marittima, il richiedere l'autorizzazione si sarebbe risolto in un inutile onere a carico del privato. Si è perciò stabilito che in questi casi l'autorizzazione non deve essere richiesta.

50. — Si è infine soppresso l'art. 50 del progetto 1940 che attribuiva la facoltà di ricorso al Ministro per le comunicazioni, contro i provvedimenti emanati dalle autorità marittime, nell'esercizio delle funzioni relative al demanio. Contro i provvedimenti del Ministro era previsto il ricorso straordinario al Re e quello anche in merito al Consiglio di Stato.

Tale norma, per quanto concerne il ricorso ministeriale e quello straordinario, costituiva l'applicazione di un principio generale, la cui invocabilità, anche a prescindere dallo specifico richiamo, era fuori dubbio.

Quanto al ricorso in merito al Consiglio di Stato, esso — almeno nei casi più frequenti ed importanti — non è sembrato del tutto giustificato, anche in relazione al carattere speciale della competenza di merito dell'alto organo giurisdizionale amministrativo. La soppressione dell'articolo non può peraltro pregiudicare la piena applicabilità dei principi ormai chiari e consolidati in materia, anche in relazione alla competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria.

CAPO II.

Delle zone portuali della navigazione interna.

51. — La disciplina delle zone portuali della navigazione interna, che forma oggetto del capo secondo, si ispira, nelle linee generali, a quella del demanio marittimo. Il punto di divergenza consiste essenzialmente in questo: che il demanio marittimo è costituito da beni che hanno una destinazione naturale ai fini pubblici ai quali essi adempiono; mentre le zone portuali della navigazione interna sono essenzialmente caratterizzate dalla sussistenza in esse di opere ed impianti, che costituiscono l'oggetto sul quale si esplicano i poteri di polizia dell'autorità preposta alla disciplina della navigazione interna. Sicchè, trattandosi di zone sulle quali possono esplicarsi anche i poteri di altre amministrazioni, è sorto preliminarmente il problema dei limiti delle zone e, conseguentemente, della competenza delle varie amministrazioni. A questa esigenza provvede l'art. 56, 2° comma, il quale stabilisce che i limiti delle predette zone sono fissati con decreto del ministro per le comunicazioni, di concerto con i ministri per le finanze e per i lavori pubblici e, quando si tratti di opere costruite dai comuni e dalle provincie, col ministro per l'interno.

52. — L'art. 57 dichiara applicabili alle zone portuali le disposizioni stabilite per il demanio marittimo. La sussistenza delle esigenze che sono a fondamento delle predette norme anche rispetto alle zone portuali della navigazione interna, costituisce la base del richiamo.

53. — Anche per le concessioni si applicano, in linea di massima, alle zone portuali della navigazione interna le norme all'uopo stabilite rispetto al demanio marittimo. Ho tuttavia precisato, anche in questa sede, la competenza dell'autorità preposta alla disciplina della navigazione interna. Tale competenza si esplica tutte le volte che si tratti di concessioni concernenti il servizio della navigazione. Per le concessioni di competenza di altre amministrazioni è sempre richiesto il consenso della amministrazione della navigazione interna. Tale consenso è diretto anche ad assicurare che la utilizzazione della zona, per la quale è operata la concessione, non arrecchi pregiudizio al servizio della navigazione.

54. — Relativamente alle concessioni per l'impianto e per l'esercizio di depositi e stabilimenti è competente l'amministrazione della navigazione interna, sempre che si tratti di depositi o stabilimenti situati anche soltanto in parte entro i confini delle zone portuali ovvero collegate a vie navigabili di acque interne (art. 59, 1° comma).

Per quanto concerne la polizia sui depositi e sugli stabilimenti e l'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi di sostanze inflammabili o esplosive, ho riprodotto, nello stabilire la competenza dell'amministrazione della navigazione interna, le norme contenute nell'art. 52, 2° e 3° comma, ricorrendone gli stessi presupposti per l'applicazione.

55. — L'art. 60 completa il rinvio, operato dagli articoli 57, 58 e 59, alle norme relative al demanio marittimo, in quanto specifica nel direttore dell'ispettorato compartimentale e nel capo dell'ispettorato di porto i titolari dei poteri esplicati sul demanio marittimo rispettivamente dal direttore marittimo e dal capo di compartimento.

56. — L'art. 61 fa salva esplicitamente la competenza istituzionale del Ministero dei lavori pubblici per quanto concerne l'esecuzione e la manutenzione delle opere portuali e delle altre opere idrauliche sulle sponde delle vie navigabili interne e sulle zone retrostanti.

TITOLO III

DELL'ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA, DELLA POLIZIA E DEI SERVIZI NEI PORTI.

CAPO I.

Dell'attività amministrativa e della polizia nei porti.

57. — In questo capo sono regolati i poteri dell'autorità marittima e di quella proposta alla disciplina della navigazione interna per quanto concerne l'attività amministrativa e la polizia nei porti.

L'art. 62 offre una sintesi di questi poteri, che sono più specificamente elencati negli articoli successivi. Tutta la disciplina della materia è ispirata alla esigenza di fornire all'autorità i mezzi per un pronto ed adeguato controllo della vita del porto, della quale il comandante costituisce il centro propulsore e il supremo regolatore.

A tal fine, fondandomi del resto su chiari precedenti legislativi che si ispiravano alle stesse esigenze, è riconosciuto all'autorità marittima ed a quella della navigazione interna il potere di sostituirsi all'interessato, in tutti i casi in cui questo non abbia ottemperato agli ordini dell'autorità. Così in materia di manovre, il comandante, in caso di inadempienza, può ordinare l'esecuzione d'ufficio, a spese delle navi e in caso di estrema urgenza, quando cioè vi sia assoluto bisogno di provvedere rapidamente al fine di evitare danni alle opere portuali, ad altre navi ecc., può ordinare il taglio degli ormeggi (art. 63). Analoghi poteri sono conferiti al comandante nel caso di mancata rimozione dei materiali su aree portuali o su altre zone, quando si tratti di deposito abusivo o sia scaduto il termine fissato per il deposito (art. 64).

58. — Tra questi ampi poteri di direzione e di vigilanza sul traffico particolarmente notevole, per l'incidenza che ha nella sfera dei terzi, è quello attribuito al capo del compartimento di limitare in relazione alle esigenze del traffico, il numero delle navi e dei galleggianti addetti al servizio dei porti (art. 67). Come la norma testualmente chiarisce, il provvedimento deve essere determinato dal bisogno di soddisfare alle esigenze del traffico, talchè se fosse altro lo scopo del provvedimento, questo sarebbe senza dubbio viziato e l'interessato potrebbe avvalersi dei mezzi ordinari di tutela contro gli atti amministrativi illegittimi.

59. — Allo scopo di consentire un controllo penetrante e completo sulle attività esercitate nei porti, si è mantenuto nell'art. 68 l'attribuzione al comandante di porto del potere di vigilanza su tutti coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti o nell'ambito del demanio marittimo. In talune zone ed in determinate contingenze il controllo su tali attività deve essere esercitato con maggior rigore: a tal fine si è stabilito che il capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali, può sottoporre l'esercizio delle attività predette alla iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso e ad altre speciali limitazioni.

60. — Anche l'attività di soccorso alle navi in pericolo o in caso di naufragio o di altro sinistro, se talora può esplicarsi al di là dei limiti della competenza territoriale dell'autorità marittima, si iscrive sempre tra i poteri di vigilanza di questa autorità, costituendo per essa anche un dovere.

Particolarmente notevole, al riguardo, è la disposizione dell'art. 69 che conferisce all'autorità marittima ed a quella comunale, la quale deve intervenire quando l'autorità marittima non può farlo tempestivamente, il potere di ordinare alle navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze di mettersi a disposizione con i relativi equipaggi. In questo caso spetta alle navi un compenso per l'opera prestata, da determinarsi e ripartire secondo le disposizioni stabilite in materia di assistenza. Il richiamo, agli effetti della determinazione del premio, alle norme sull'assistenza, non pregiudica peraltro la questione circa la natura dell'attività prestata dalle navi: cioè se essa consista in un'opera di assistenza vera e propria.

61. — Per i diretti e larghi riflessi nella sfera dei terzi sono di grande rilievo le norme degli articoli 72 e 73 che disciplinano rispettivamente la rimozione di materiali sommersi

e quella di navi o di aeromobili sommersi. La nuova disciplina provvede ad eliminare le incertezze alle quali dette luogo in passato l'incompiuta e sommaria disciplina dell'abbandono della nave allo Stato, risolvendo in particolare la questione relativa all'obbligo del proprietario di rimborsare allo Stato le spese non coperte dalla vendita dei relitti.

Allo scopo di provvedere con la maggiore sollecitudine alla sicurezza dei luoghi d'approdo, è stabilito in linea di principio che, in caso di sommersione di merci o di altri materiali, gli interessati, e cioè tutti quelli che abbiano un interesse diretto sulle merci (mittente, destinatari, ecc.) devono provvedere all'immediata rimozione. In caso di inadempienza, il capo del compartimento, qualora abbia il fondato timore che possa derivare dall'ingombro un intralcio o un pericolo alla navigazione, provvede d'ufficio alla rimozione e, se lo ritiene opportuno, alla vendita dei materiali per conto dello Stato. Sono, naturalmente, sempre a carico dell'interessato le spese sostenute o, in caso di vendita, la differenza tra queste ed il ricavato della vendita: logica conseguenza questa del principio della esecuzione d'ufficio in danno dell'interessato.

Secondo le stesse linee è regolata la rimozione delle navi e degli aeromobili sommersi. Trattandosi di cose di rilevante valore, è sembrato opportuno, in questo caso, imporre l'onere al proprietario; per quanto concerne l'ambito territoriale, entro il quale questi è obbligato, si è menzionato accanto ai porti, alle rade ed ai canali, anche il mare territoriale. Ai fini di una giusta tutela del proprietario, e sempre che non vi sia urgenza — tenuto conto della notevole mole delle cose sommerse — viene stabilito che l'autorità marittima non possa provvedere d'ufficio alla rimozione, se non quando sia scaduto il termine assegnato al proprietario per provvedervi direttamente. Ma per non aggravare la situazione dei piccoli proprietari per i quali la sommersione della nave è talora causa di difficili situazioni economiche, mi è parso opportuno sancire l'obbligo della corresponsione della differenza tra spese sostenute e ricavato della vendita, in caso di esecuzione d'ufficio, soltanto a carico dei proprietari delle navi di stazza lorda superiore alle trecento tonnellate. I proprietari di navi di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate sono tenuti al pagamento delle spese di rimozione soltanto entro i limiti del valore dei relitti ricuperati. Nel caso in cui il ricavato della vendita dei relitti supera le spese sostenute dallo Stato ho ammesso a concorrere sulla differenza i creditori privilegiati e ipotecari. Mi è parso, infatti, opportuno contemperare in questo modo la tutela degli interessi dell'amministrazione con quella degli interessi dei creditori.

62. — In un gruppo di norme (articoli 76-78) sono disciplinati i poteri dell'autorità marittima in relazione all'attività industriale esplicata sui margini di banchine, di moli e di canali navigabili, ed alla manutenzione da parte dei frontisti dei muri di sponda e degli argini lungo le sponde dei canali e degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto: in entrambi i casi, qualora gli interessati siano inadempienti, l'autorità marittima provvede di ufficio a spese dell'interessato.

63. — Un altro gruppo di norme (articoli 79-81) concerne del pari l'esplicazione di poteri di polizia da parte del comandante di porto, mentre l'art. 83 prevede la facoltà del Ministro per le comunicazioni, il cui esercizio è determinato da motivi di ordine pubblico, di limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale.

64. — Tenendo conto di specifici precedenti legislativi, mi sono preoccupato di stabilire un pronto ed efficace sistema di ricupero da parte dell'amministrazione marittima delle spese anticipate o comunque sostenute per conto di privati. Ho, pertanto, nell'art. 84 disciplinata una particolare forma d'ingiunzione, che si fonda su un principio che ormai può ritenersi generale: quello dell'autotutela della pubblica amministrazione. Mi è sembrato però opportuno non prescindere del tutto dall'intervento dell'autorità giudiziaria: così al riguardo è prescritto che l'ingiunzione, emessa dall'autorità marittima, debba essere resa esecutiva con decreto del pretore territorialmente competente.

Entro venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione, resa esecutoria, il debitore, previo versamento della somma, può fare opposizione per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare, dinanzi al giudice competente per valore. Quando sia trascorso il suddetto termine, senza che il debitore abbia eseguito il versamento, l'autorità marittima può procedere agli atti esecutivi, attraverso il normale procedimento.

65. — La disciplina contenuta in questo capo si applica, come è fatto palese dalla stessa intitolazione del capo e dalla struttura delle singole norme, anche alla navigazione interna. Al riguardo la prima e fondamentale precisazione concerneva le autorità competenti ad esercitare i poteri di polizia. A ciò provvede l'art. 85, primo comma, il quale attribuisce rispettivamente al comandante ed all'ispettore di porto i poteri esercitati per la navigazione marittima dal comandante di porto e dal capo di compartimento. Il secondo e il quarto comma procedono poi ad equiparare le acque interne alle acque marittime ai fini rispettivamente della rimozione dei relitti e del divieto di transito, mentre le altre disposizioni chiariscono l'applicazione particolare che nel settore della navigazione interna assumono la vigilanza sulle persone che esercitano un'attività nell'ambito delle zone portuali e la determinazione del numero dei guardiani sulle navi in disarmo.

CAPO II.

Del pilotaggio.

66. — Nella disciplina della delicata materia contenuta in questo capo ho avuto cura di fissare le norme essenziali, rinviandone al regolamento lo svolgimento. Rispetto al progetto 1940, mi è sembrato necessario apportare una maggiore fusione, in questo argomento, tra le norme pubblicistiche, che erano già contenute in questa sede e le norme privatistiche che erano collocate dopo i contratti di utilizzazione della nave.

Ho cercato poi di risolvere testualmente, nella prima sezione di questo capo, alcuni punti dubbi, sui quali si era da lungo tempo affaticata la dottrina, primo fra tutti quello della personalità giuridica delle corporazioni dei piloti. Seguendo l'indirizzo prevalente, l'art. 86, secondo comma, esplicitamente afferma che la corporazione ha personalità giuridica. Non è parso peraltro di definire espressamente il carattere della personalità della corporazione, essendo opportuno lasciare alla dottrina la soluzione di questo delicato problema. Ma non può non rilevarsi in materia l'intreccio veramente intimo di norme pubblicistiche e privatistiche che fa della corporazione dei piloti uno degli istituti più tipici del diritto della navigazione.

67. — Nelle linee generali il codice non apporta notevoli modificazioni alla disciplina attualmente vigente: l'istituzione della corporazione nei luoghi d'approdo, ove sia necessaria, è sempre rimessa alla discrezionalità della pubblica amministrazione (art. 86), così per quanto concerne l'obbligatorietà del pilotaggio, che deve essere stabilita, con decreto reale

(art. 87) quando riguardi determinate località ed abbia carattere di permanenza, e con provvedimento del direttore marittimo, quando si tratti di particolari esigenze temporanee. Mi è parso inoltre opportuno riprodurre, ponendolo in giusta luce, il principio della sottoposizione della corporazione dei piloti alla vigilanza della autorità determinata dal regolamento; per quanto concerne più specificamente il comandante di porto, viene stabilito il potere di accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari, tra i quali naturalmente sono in prima linea i mezzi nautici. Tuttavia si è data alla norma una formulazione ampia, potendosi altrimenti supporre che per gli altri mezzi tecnici sia esclusa la vigilanza dell'autorità marittima.

68. — Relativamente alle attribuzioni del pilota, l'art. 92 dispone che questi suggerisce la rotta ed assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla. La norma presuppone naturalmente la conoscenza nel pilota delle caratteristiche della nave, in particolare per quanto concerne la immersione: conoscenza che il pilota può procurarsi facilmente, richiedendo al comandante i dati relativi.

69. — Ferma restando la disciplina generale della responsabilità extracontrattuale nei confronti dei terzi, ivi compresi i caricatori e le persone dell'equipaggio della nave pilotata, l'art. 93 contiene la disciplina della responsabilità contrattuale del pilota. Al riguardo è previsto un favorevole regime probatorio, giustificato dalla caratteristica figura del pilota e dalle particolari circostanze nelle quali egli esplica la sua attività: il pilota è responsabile quando venga provato che i danni subiti sono derivati da inesattezza delle informazioni ed indicazioni fornite per la determinazione della rotta. E' stato soppresso l'inciso contenuto nell'art. 398 del progetto 1940, che faceva salve le norme sulla responsabilità dell'armatore e del comandante, essendo parso ovvio che, quando ne ricorrano i presupposti, non vi possano essere dubbi circa l'applicabilità di tali norme.

70. — Gli articoli 97 a 100 concernano il pilotaggio nella navigazione interna. La particolare disciplina si inquadra in quella del pilotaggio marittimo, della quale sono specificamente richiamate le norme concernenti le obbligazioni, le attribuzioni e la responsabilità del pilota. In relazione al pilotaggio della navigazione interna non è prevista la istituzione di corporazioni dei piloti, perchè è sembrato che, allo stato attuale, l'estensione non sia conforme alle esigenze specifiche di questa navigazione.

CAPO III.

Del rimorchio.

71. — Anche nella disciplina del rimorchio si è operato un ravvicinamento tra le norme pubblicistiche e quelle privatistiche che il progetto 1940 teneva separate. E' affermato nell'art. 101 il principio che il servizio del rimorchio nei porti non può essere esercitato senza concessione fatta dal capo del compartimento, il quale determina il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio. La norma, così, non soltanto elimina la possibilità di concorrenza tra i vari esercenti del servizio del porto, ma consente un adeguato controllo sull'attrezzatura tecnica dell'impresa che esercita il servizio.

72. — Quanto al contratto di rimorchio mi è sembrato opportuno, in accoglimento di autorevoli voti, sancire nel codice una disciplina adeguata. Tale disciplina si fonda sulla distinzione (art. 103) tra rimorchio-manovra e rimorchio-trasporto. L'elemento di discriminazione delle due figure consiste, sulla base di una recente dottrina, nella consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore: il rimorchio-trasporto presuppone la consegna, la quale può, naturalmente, esplicarsi sia attraverso il comandante che attraverso altro rappresentante dell'armatore (raccomandatario, ecc.). E' stata, al riguardo, soppressa la menzione del comandante, contenuta nell'art. 400 del progetto 1940, perchè risulta chiaro che la consegna al comandante degli elementi da rimorchiare produce effetti immediati nei confronti dall'armatore. D'altra parte la menzione contenuta nel citato art. 400 era incompleta, perchè, come ho già rilevato, la consegna, dalla quale l'armatore viene ad essere immediatamente vincolato, può esser fatta anche ad altre persone. Il secondo comma dell'art. 103 provvede ad individuare il soggetto che ha la direzione del convoglio: in mancanza di diversa volontà delle parti, la direzione della rotta e della navigazione si intende affidata al comandante del rimorchiatore. La presunzione, stabilita da quest'ultima norma, esplica in particolare i suoi effetti in rapporto alla disciplina, prevista dal terzo comma dell'articolo successivo.

73. — L'art. 104 regola la responsabilità durante il rimorchio. Il primo comma stabilisce la responsabilità delle parti del contratto di rimorchio. Viene sancita al riguardo una presunzione reciproca di responsabilità, stabilendosi che l'armatore del rimorchiatore è responsabile dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili dei danni sofferti dal rimorchiatore, a meno che venga provato che i danni sono derivati da cause non imputabili ai soggetti colpiti dalla presunzione di responsabilità. Il secondo comma dell'articolo provvede alla disciplina della responsabilità di entrambe le parti del contratto di rimorchio verso i terzi, disponendo a favore di questi ultimi la solidarietà del rimorchiatore e degli elementi rimorchiati. Le parti del contratto di rimorchio possono escludere la responsabilità e la solidarietà ad un tempo, provando che i danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Sulla base delle due diverse ipotesi (affidamento della direzione del convoglio al rimorchiatore o agli elementi rimorchiati) il terzo comma dell'art. 104 stabilisce che, per quanto concerne i danni causati dalle manovre, l'elemento che non ha la direzione del convoglio deve provare esclusivamente che i danni non sono derivati da mancata o inesatta esecuzione degli ordini impartiti dal soggetto che ha la direzione del convoglio.

Fondandosi sulla distinzione contenuta nell'art. 103, l'articolo 105 chiarisce che nel caso di rimorchio trasporto, caratterizzato dalla consegna degli elementi rimorchiati al rimorchiatore, il rapporto è disciplinato dalle norme sul contratto di trasporto.

74. — E' stata, infine, riprodotta con maggiore precisazione, nell'art. 106, la disposizione contenuta nell'art. 4 della legge 14 giugno 1925 n. 938, relativa all'assistenza o al salvataggio prestati dal rimorchiatore alla nave rimorchiata. L'indennità ed il compenso stabiliti per l'assistenza e per il salvataggio sono dovuti soltanto per il caso in cui il rimorchiatore presta un'opera eccedente quella normale di rimorchio, e cioè quando la prestazione del rimorchiatore non si sia limitata alla semplice trazione o, pur essendosi limitata a questa, abbia incontrato particolari difficoltà, che non si verificano nelle normali prestazioni di rimorchio e che devono connettersi, pertanto, alla prestazione dell'opera di assistenza.

CAPO IV.

Del lavoro portuale.

75. — In questo capo trovano sede alcune norme che fissano le linee fondamentali della disciplina del lavoro portuale, attualmente regolata, per quanto concerne la navigazione marittima, da numerosi provvedimenti legislativi, tra i quali i più importanti sono il R. decreto-legge 15 ottobre 1923, n. 2476, relativo alla disciplina del lavoro nei porti del Regno, il decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232 che concerne l'istituzione degli uffici del lavoro portuale, il decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2162, che contiene norme complementari per la disciplina del lavoro nei porti e il decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166 relativo all'ordinamento delle maestranze portuali.

La disciplina della materia si ispira all'esigenza di inquadrare questo speciale istituto del diritto marittimo nell'ordinamento generale dei porti.

A tal fine, l'art. 108 stabilisce il principio che al comandante del porto, organo propulsore ed unificatore di ogni attività che si svolge nel porto, competono le funzioni relative alla disciplina ed alla vigilanza delle operazioni relative alle merci e ad ogni altro materiale nel porto. Nei porti marittimi, nei quali il traffico sia particolarmente notevole, le funzioni del comandante di porto sono devolute ad uffici del lavoro portuale, istituiti con decreto del Ministro delle comunicazioni, su parere del capo di compartimento al quale è demandata la vigilanza su di essi.

Gli uffici del lavoro nei porti interni sono istituiti del pari dal Ministro per le comunicazioni e sono sottoposti alla vigilanza del capo dell'ispettorato di porto. Le funzioni amministrative attive negli uffici di lavoro marittimi ed interni sono rispettivamente esercitate da un ufficiale di porto o da un funzionario dell'ispettorato di porto, assistiti da un organo collegiale, il consiglio del lavoro portuale.

76. — Per quanto concerne la situazione delle maestranze portuali, il codice, nell'art. 109, fissa le linee generali desunte dall'attuale sistemazione positiva, lasciando al regolamento lo sviluppo e l'ulteriore, adeguata precisazione di esse. Così è inserito nel codice il principio che le maestranze addette alle operazioni portuali possono essere costituite in compagnie o in gruppi e che le compagnie hanno personalità giuridica e, insieme con i gruppi, sono sottoposte al controllo del comandante porto. Alla costituzione, alla fusione ed alla soppressione delle compagnie provvedono, per i porti marittimi, il direttore marittimo e, per i porti interni, il direttore dell'ispettorato compartimentale. Ho previsto anche in relazione ai gruppi, la possibilità della fusione: per quanto questa ipotesi sia eccezionale, non mi è sembrato tuttavia opportuno escluderla in base alla considerazione che la fusione può attuarsi rispetto ai gruppi situati in porti limitrofi.

Alle maestranze ed ai gruppi che, per i particolari adempimenti ai quali è condizionata la loro costituzione, danno piena garanzia dal punto di vista tecnico, è affidata in via esclusiva, e, salve le eccezioni stabilite dal Ministro per le comunicazioni, l'esecuzione delle operazioni portuali (articolo 109, 5° comma).

77. — Il primo comma dell'art. 110 sottopone a concessione l'esercizio, da parte di imprese, di operazioni portuali per conto di terzi. Ho fatto richiamo all'esercizio per conto di terzi, per distinguere le vere e proprie imprese di operazioni portuali dai c. d. datori di lavoro, i quali, se dal punto di vista giuridico sono nella normalità dei casi anch'essi degli imprenditori, fanno eseguire le operazioni portuali per conto proprio. Per evitare un afflusso di imprese portuali che in varie circostanze si è rivelato assai dannoso per il servizio, è prevista la possibilità di limitare il numero delle imprese, tenuto conto delle esigenze del traffico. La concessione alle imprese non pregiudica la possibilità di lavoro delle maestranze portuali. A tal fine stabilisce il terzo comma dell'articolo 110 che la concessione può essere fatta alle stesse compagnie (ed in tal caso sembra chiaro che esse diventano imprese), e che, comunque, il concessionario deve utilizzare esclusivamente le maestranze costituite in compagnie.

78. — L'ordinamento delle compagnie, ora contenuto in leggi speciali, è stato rinviato al regolamento (art. 109, 4° comma) anche allo scopo di realizzare una completa ed unitaria disciplina. Allo stesso fine l'art. 111 demanda al regolamento la determinazione delle modalità relative alle tariffe ed alle altre norme di lavoro, relative alle prestazioni delle compagnie, dei gruppi portuali e delle imperse.

TITOLO IV.

DEL PERSONALE DELLA NAVIGAZIONE.

CAPO I.

Del personale marittimo.

79. — La grande rilevanza che ha per lo Stato la navigazione spiega il tradizionale e rigoroso ordinamento del personale marittimo, che è inteso ad assicurare, attraverso un continuo controllo, la sussistenza nei soggetti che ne fanno parte di speciali requisiti di idoneità fisica, morale e professionale. A tal fine la professione marittima risulta organizzata ed inquadrata in una specie di milizia civile.

La disciplina segnata dal codice, mentre si mantiene sulle linee di una lunga tradizione, mira, d'altra parte, ad adeguarsi alle concrete e reali esigenze della navigazione ed a conseguire una più completa e razionale sistemazione della materia.

Nel primo articolo del capo viene riaffermato il principio che all'organizzazione amministrativa ed alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione della marina mercantile. Si fa riferimento, in questo articolo, alla organizzazione amministrativa, per delimitare con precisione i poteri dell'amministrazione della marina mercantile i quali, in conformità del sistema generale, non incidono sull'organizzazione e sulla conseguente disciplina sindacale del personale marittimo

80. — Nell'art. 113 è stabilita la distinzione del personale marittimo in: *a*) gente di mare; *b*) personale addetto ai servizi dei porti; *c*) personale tecnico delle costruzioni navali. Su questo punto il codice apporta un notevole perfezionamento al codice della marina mercantile che non si ispirava, nella disciplina della materia, ad un criterio rigorosamente logico. L'art. 18 di quel codice non disciplinava infatti tutto il personale marittimo, bensì la gente di mare che divideva in due categorie, cioè, persone addette alla navigazione (personale viaggiante) e persone addette alle arti ed industrie marittime (personale sedentario). Nella prima categoria erano compresi: *a*) i capitani e padroni; *b*) i marinai e i mozzi; *c*) i macchinisti, i fuochisti e le altre persone con qualunque denominazione addette alle macchine a vapore sulle navi; *d*) i pescatori addetti alla pesca in alto mare ed all'estero. La seconda categoria comprendeva, invece: *a*) i costruttori na-

vali; *b*) i maestri d'ascia e i calafati; *c*) i piloti pratici locali; *d*) i barcaiuoli, i pescatori del litoriale e gli uomini di rinforzo sulle navi da pesca di alto mare.

Il raggruppamento e le distinzioni contenute nel codice non si ispiravano a criteri di unità e di omogeneità, perchè erano riuniti in un'unica categoria, soggetti, la cui attività era completamente diversa e questa situazione era particolarmente evidente in relazione alla seconda categoria.

L'art. 114 del nuovo codice distingue la gente di mare, che diventa una delle categorie del personale marittimo, in tre sottocategorie: *a*) personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina ed in genere ai servizi tecnici di bordo; *b*) personale addetto ai servizi complementari di bordo, che è costituito per la maggior parte dal tipico personale alberghiero, che ha assunto una grande rilevanza con lo sviluppo della navigazione a vapore e per il quale già l'art. 5 del decreto-legge 20 marzo 1927, n. 402, aveva prescritto l'immatricolazione; *c*) personale addetto al traffico locale ed alla pesca costiera. Il criterio informatore di questo raggruppamento è da connettersi all'attività navigatoria dei soggetti che vi sono compresi e che, mentre è evidentissima per quelli di cui alle lett. *a*) e *b*), caratterizza anche il personale addetto al traffico locale ed alla pesca costiera, che comprende appunto il personale navigante addetto a questi servizi. Il personale che costituisce la gente di mare è iscritto in matricole (art. 117).

La categoria del personale addetto ai servizi portuali raggruppa quei soggetti che, esplicando la loro attività sia in mare sia a terra, non si allontanano normalmente dai porti: *a*) i piloti; *b*) i lavoratori portuali; *c*) i palombari in servizio locale (e qui la delimitazione della zona nella quale il servizio si esplica qualifica la inclusione di questo gruppo di persone nella categoria del personale addetto ai servizi portuali); *d*) gli ormeggiatori; *e*) i barcaioli.

Tale elencazione che trova il suo fondamento nei vari servizi ai quali i soggetti in essa inclusi sono destinati, come non abbraccia tutti i servizi ai quali possono dar luogo le particolari esigenze del traffico in una determinata località, così non può ritenersi comprensiva di tutti i soggetti che sono destinati a questi servizi. Per non inserire nel codice un elenco assai minuto e per ovvie ragioni difficilmente comprensivo, il capoverso dell'art. 115 stabilisce che il Ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche ed alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale addetto ai servizi dei porti, disciplinandone, ove occorra, i requisiti e l'impiego.

Il personale tecnico delle costruzioni navali che l'art. 18 del codice della marina mercantile, integrato dal regolamento, collocava nella seconda categoria della gente di mare, è disciplinato nell'art. 116 e suddistinto in tre gruppi: *a*) ingegneri navali; *b*) costruttori navali; *c*) maestri d'ascia e calafati.

Il personale addetto ai servizi portuali ed il personale tecnico delle costruzioni navali sono iscritti in particolari registri (art. 117), che, insieme con le matricole, sono tenuti dagli uffici indicati dal regolamento.

81. — Circa i requisiti per l'iscrizione nelle matricole nell'art. 118 si accoglie il risultato di una lunga elaborazione legislativa che, partendo dal codice della marina mercantile, è sfociata in numerosi provvedimenti, alcuni dei quali assai recenti. Primo requisito per l'iscrizione è la cittadinanza italiana, ma il Ministro delle comunicazioni può consentire l'iscrizione di italiani non regnicoli. Quanto al requisito dell'età è stabilito per l'iscrizione nelle matricole come limite minimo i quattordici anni e come massimo i venticinque. E tale limite massimo è inteso a porre una remora all'inserzione sovrabbondante di elementi nella categoria della gente di mare, dalla quale, in periodo di emergenza, era alimentato il fenomeno della disoccupazione. In considerazione del particolare tirocinio scolastico, al quale sono sottoposti coloro che aspirano a conseguire il titolo di medico e la relativa abilitazione all'esercizio professionale ho esteso il limite massimo per la iscrizione nelle matricole a trentacinque anni.

Per l'iscrizione dei minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela. Il codice della marina mercantile stabiliva come limite minimo di età per l'iscrizione i dieci anni. Il decreto-legge 19 maggio 1930, n. 714, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 323, in conformità di quanto stabiliva l'art. 2 della convenzione internazionale di Genova del 15 giugno 1920, determinò in quattordici anni l'età di immatricolazione, facendo eccezione per gli allievi delle scuole e degli istituti per la preparazione tecnica della gente di mare, i quali potevano essere iscritti qualora avessero compiuto l'età di dieci anni. Ponendo come base normale l'età minima di quattordici anni, mi è sembrato opportuno mantenere l'eccezione per coloro che, avendo compiuto gli anni dieci, fossero allievi degli istituti di educazione marinara. Quanto all'età massima, come si è già accennato, ho stabilito il termine di venticinque anni che era stato già accolto dal decreto-legge 20 marzo 1927, n. 402 convertito nella legge 8 marzo 1928 n. 432. Tuttavia il Ministro per le comunicazioni per speciali esigenze, particolarmente frequenti in relazione al personale specializzato o di grado elevato, può consentire l'immatricolazione di persone di età superiore ai venticinque anni.

A tale facoltà fa riscontro il potere allo stesso ministro attribuito, vivamente richiesto dalle esigenze pratiche, concernente la sospensione temporanea della ammissione nelle matricole della gente di mare, quando le condizioni del lavoro marittimo lo richiedano. Questo potere deve esplicarsi su parere delle associazioni sindacali competenti.

E' stata rinviata al regolamento la determinazione dei requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni, nonchè degli altri requisiti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare. Tale rinvio è stato determinato dalla necessità di fissare requisiti diversi in relazione alle varie categorie del personale marittimo e dalla esigenza di adeguare tali requisiti alle mutevoli esigenze pratiche.

82. — La cancellazione dalle matricole e dai registri è regolata dall'art. 120. Ho elencato le cause di cancellazione le quali, nella normalità dei casi, si fondano sulla perdita dei requisiti per l'iscrizione. Avendo rinviato integralmente al regolamento la disciplina dei requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni, ho del pari rimesso al regolamento la disciplina della cancellazione dai predetti registri. Analogo procedimento è stato seguito per la reiscrizione (art. 121): gli appartenenti alla gente di mare, cancellati per perdita della cittadinanza o per condanna possono chiedere la reiscrizione, quando abbiano riacquistato la cittadinanza o siano stati riabilitati, anche se abbiano superato il limite di età stabilito per l'iscrizione; rispetto a coloro che siano stati cancellati per cessazione dall'esercizio della professione, si è per motivi di equità, stabilito che essi possono domandare la reiscrizione entro un periodo di tempo, che decorre dal giorno della cancellazione pari al periodo di navigazione effettivamente compiuto (art. 121, 1° comma). La disciplina della reiscrizione per il personale tecnico delle costruzioni e il personale addetto ai servizi portuali è invece rinviata al regolamento.

83. — Ispirandomi al sistema del codice per la marina mercantile, ho stabilito che la gente di mare è munita di un libretto di navigazione. Il predetto codice (art. 19) parlava di libretto di immatricolazione; ma, nella pratica era invalso l'uso di designare tale libretto come libretto di navigazione ed ho preferito di accogliere la denominazione corrente, che del resto era già entrata nella legislazione. Il libretto di navigazione contiene tutte le indicazioni segnate in matricola e risponde a finalità prevalentemente pubblicistiche che sorpassano quelle di carattere prevalentemente privatistico, cui intendono provvedere altri documenti fra cui il libretto di lavoro. Ciò peraltro non esclude che il libretto di navigazione possa servire anche a fini privatistici dato sopratutto che esso contiene tutti i movimenti di imbarco e sbarco, con l'indicazione della nave e degli scali fatti (art. 122, 1° comma).

Il personale addetto ai servizi portuali è munito di un libretto di ricognizione, ed il personale tecnico delle costruzioni navali di un certificato di iscrizione.

84. — Nell'art. 123 è stata riordinata e sistemata, in maniera più aderente alle attuali esigenze, la delicata materia dei titoli professionali del personale marittimo.

Le disposizioni del codice fissano le linee fondamentali della disciplina, lasciandone al regolamento l'integrazione e gli ulteriori sviluppi. Viene introdotta, per designare la qualifica degli appartenenti al personale marittimo, la espressione « titoli professionali » allo scopo di precisare il carattere tecnico delle qualifiche che si conseguono attraverso un adeguato tirocinio teorico e pratico.

Rispetto al codice ed al regolamento della marina mercantile la disciplina delle qualifiche per i servizi di coperta presenta maggiore organicità e completezza. Il titolo più alto è quello di capitano superiore di lungo corso e, nell'ambito di esso ricorre una graduazione, per così dire, gerarchica, attraverso i titoli di allievo capitano di lungo corso ed aspirante capitano di lungo corso. E' stato soppresso invece il titolo di scrivano, che poteva considerarsi il residuo storico di un istituto, che ha avuto nel passato una notevole importanza, ma che ora è in completo disuso. Si è soppressa anche la qualifica di capitano di gran cabotaggio, che mal si innestava nella graduazione dei titoli introdotta nel codice. Rimangono invece le qualifiche di padrone marittimo, marinaio autorizzato, capo barca e conduttore, già disciplinate dal codice per la marina mercantile, dal regolamento e da leggi speciali.

Anche per quanto concerne i servizi di macchina, mi son preoccupato di dare alle qualifiche una disciplina chiara ed adeguata. Ho, al riguardo, utilizzato sostanzialmente la disciplina del codice per la marina mercantile, del regolamento e di leggi speciali, cercando di conseguire una maggiore organicità nell'ordinamento. Il titolo più alto per i servizi di macchina è quello di capitano superiore di macchina. Intorno a questo titolo ricorre una graduazione di titoli, che è stata più esattamente definita (capitano di macchina, aspirante capitano di macchina, allievo capitano di macchina) e che costituisce il nucleo centrale e più notevole delle qualifiche per i servizi di macchina, per le quali è richiesta una più ampia preparazione teorica. Segue il nuovo titolo di meccanico navale. I titoli di fuochista autorizzato, motorista abilitato e marinaio motorista riproducono, con opportuni perfezionamenti formali, le qualifiche enunciate dal codice e dalle leggi speciali.

Per quanto concerne gli altri servizi di bordo, mi sono limitato a menzionare i titoli professionali più importanti e cioè quelli di medico di bordo e di marconista, lasciando al regolamento la determinazione degli altri titoli sia in questo campo che negli altri settori nei quali si svolge la professione marittima. Mi è parso inoltre opportuno rinviare al regolamento la disciplina dei requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca, trattandosi di materia che sta subendo in questo momento una completa elaborazione e che va comunque diffusamente regolata. Ho rinviato, inoltre, al regolamento la determinazione dei requisiti per il conseguimento dei titoli e dei limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo relativo ai servizi di coperta e di macchina. Ho rimesso alle leggi ed ai regolamenti speciali la disciplina dei titoli per gli altri servizi di bordo, perchè tale materia è allo stato attuale regolata da leggi e regolamenti speciali ed è inoltre suscettibile di mutamento.

Quanto alle autorità competenti al rilascio dei titoli professionali marittimi, non mi sono distaccato dal sistema attualmente vigente, fondato sul criterio discretivo della competenza, secondo l'importanza del titolo. Così per il rilascio delle patenti per i titoli di capitano superiore e di capitano di lungo corso e di capitano superiore e capitano di macchina, è competente il direttore marittimo (art. 124, primo comma); mentre per il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali sono competenti il capo del compartimento e gli altri uffici che saranno specificati nel regolamento (articolo 124, secondo comma).

85. — Stabiliti gli elementi che conferiscono al personale marittimo la capacità per l'esercizio delle funzioni proprie di ciascun titolo, sono state collocate negli articoli 125 e seguenti le norme fondamentali relative al collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, ora contenute nel Regio decreto-legge 24 maggio 1925, n. 1031.

CAPO II.

Del personale della navigazione interna.

86. — La disciplina del personale della navigazione interna si sviluppa secondo lo stesso piano di quella del personale marittimo. Per questa parte il codice ha fatto opera di originale creazione, inquadrando in maniera adeguata il personale della navigazione interna, che è distinto in personale navigante e personale addetto ai servizi dei porti (art. 129). Il personale navigante si divide in tre categorie: 1) personale addetto ai servizi di coperta, di macchina, e in genere ai servizi tecnici di bordo; 2) personale addetto ai servizi complementari di bordo; 3) personale addetto alla piccola navigazione (art. 130). Come per la corrispondente categoria del personale marittimo, il criterio informatore di tale raggruppamento è quello della attività navigatoria dei soggetti che in esso sono compresi. Il personale addetto ai servizi dei porti comprende quei soggetti, che esplicano la loro attività nell'ambito dei porti o nelle immediate vicinanze, e cioè i lavoratori portuali e i barcaiuoli. Per consentire l'adeguamento di tale categoria alle particolari esigenze del traffico, ho disposto che, in considerazione di tali esigenze e delle caratteristiche del traffico, il Ministro per le comunicazioni può determinare altre categorie di personale dei porti, disciplinandone, ove occorra, i requisiti e l'impiego (art. 131).

87. — Il personale navigante è iscritto in matricole ed è munito di un libretto di navigazione, il personale addetto ai servizi dei porti è iscritto in appositi registri e munito di un libretto di ricognizione (art. 132, 1° e 2° comma).

Per l'iscrizione nelle matricole ho fissato il requisito dell'età minima necessaria nella stessa misura richiesta per il personale marittimo navigante, e cioè non inferiore ai quattordici anni. Ho ammesso tuttavia, sulla base di quanto

si verifica frequentemente in pratica, l'iscrizione dei minori di quattordici anni, ma non minori di dieci, quando imbarchino alle dipendenze di parenti o affini fino al terzo grado. La presenza di congiunti a bordo costituisce invero una sufficiente garanzia, relativamente alla sorveglianza e alla cura del minore imbarcato. In ogni caso, per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà e la tutela.

Richiedendo in massima il requisito della cittadinanza italiana, ho lasciato al Ministro per le comunicazioni la facoltà di consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non regnicoli.

Ho rinviato infine al regolamento la determinazione degli altri requisiti, necessari per l'iscrizione nelle matricole, e di quelli necessari per l'iscrizione nei registri.

88. — Nell'art. 134 ho indicato i titoli professionali del personale navigante, che sono graduati a seconda della rispettiva importanza e si adeguano all'esercizio delle attività professionali che sono peculiari alla navigazione interna.

TITOLO V.

DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI.

CAPO I.

Dell'ammissione della nave alla navigazione.

SEZIONE I. — *Dell'individuazione della nave.*

89. — In questo titolo trova adeguata disciplina il regime amministrativo delle navi, vale a dire tutto quel complesso di adempimenti, di carattere pubblico, ai quali le navi sono sottoposte nei diversi momenti dell'esplicazione del fenomeno della navigazione.

Il titolo si apre con la definizione della nave e del galleggiante (art. 136).

Ho impostato tale definizione facendo leva sul concetto di trasporto inteso non nel significato ristretto di trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro, bensì in un significato più ampio, qual'è usato dalla dottrina, di spostamento in un determinato spazio di un qualsiasi corpo per qualsiasi fine. In tal modo trasporto su acqua coincide con navigazione e la nave si può definire come mezzo di trasporto per acqua a qualsiasi scopo. Ho menzionato gli scopi principali, oltre quello del trasferimento di cose o persone (trasporto in senso stretto), in via di esempio (rimorchio, pesca, diporto) ed ho aggiunto poi l'indicazione generale « o ad altro scopo ». Così non si può dubitare che è nave anche quella adibita a spedizioni esplorative o talassografiche o alla posa dei cavi.

Il capoverso dell'articolo sancisce esplicitamente la distinzione tra navi maggiori e navi minori, già in parte usata dal codice di commercio ed accolta dalla dottrina. Tale distinzione costituisce il perno dell'ordinamento. Alle due categorie di navi corrispondono infatti due serie di registri di iscrizione e due distinti ordini di documenti e, di conseguenza, due regimi giuridici, in parte diversi, tanto nel campo del diritto pubblico quanto in quello del privato: basti pensare, per esempio, al regime della pubblicità. Le navi della prima categoria sono iscritte in matricole e sono munite di atto di nazionalità e di ruolo di equipaggio; mentre le navi della seconda categoria sono iscritte in registri separati e munite della licenza. Viene poi chiarito esplicitamente che sono maggiori le navi alturiere, cioè le navi destinate alla navigazione in alto mare; si è ritenuto inoltre di qualificare anche le navi marittime della seconda categoria che si sono distinte in navi costiere ed in navi addette al servizio marittimo dei porti. Le navi addette alla navigazione interna sono sempre navi minori. Nel terzo comma dell'articolo ho stabilito, ai fini di risolvere un punto che ha dato luogo a molti dubbi in dottrina e giurisprudenza, che, in quanto non sia diversamente disposto, le disposizioni che riguardano le navi si applicano anche ai galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne.

In tal modo risultano adeguatamente definiti anche i galleggianti, i quali si distinguono dalle navi perchè non trasportano e sono caratterizzati dalla destinazione a servizi vari che si possono dividere in due gruppi: servizi attinenti alla navigazione in genere (per es. lavori e manutenzione dei porti: draghe e simili) e servizi attinenti al traffico (movimento e custodia delle merci: chiatte, pontoni elevatori ecc.). La delimitazione che il codice fa dei galleggianti è quindi assai lata, tale da risultare comprensiva di tutte le specie di costruzioni galleggianti considerate dal diritto della navigazione.

90. — Alla definizione delle navi segue la disciplina dell'ammissione alla navigazione. L'art. 137 distingue due fasi di essa: l'iscrizione nelle matricole e nei registri e l'abilitazione. Condizione per l'iscrizione è la sussistenza degli elementi di individuazione, costituiti dalla stazza, dal nome o dal numero e dall'indicazione del luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione.

Salve le eccezioni stabilite in relazione a particolari categorie di navi, la stazzatura deve essere eseguita nel Regno a cura del Registro navale italiano. Il Registro vi provvede attraverso ingegneri o periti stazzatori: e la competenza rispettiva di questi due gruppi di professionisti è regolata dal R. decreto 5 aprile 1928, n. 929. La stazzatura delle navi addette alla navigazione interna è eseguita dal Registro italiano qualora si tratti di navi per le quali è obbligatoria la classificazione. Fuori di questi casi sono competenti l'ispettorato compartimentale e gli organi stabiliti da leggi e regolamenti speciali. Qualora si tratti di navi nazionali costruite o trasformate in cantieri esteri ovvero provenienti da bandiera estera, il Ministro per le comunicazioni può autorizzare la stazzatura all'estero, che di regola deve essere eseguita secondo il metodo italiano. Ma può presentarsi la necessità di procedere alla stazzatura secondo un metodo straniero. In tal caso non solo mi è parso opportuno condizionare la stazzatura alla preventiva autorizzazione del Ministro per le comunicazioni; ma ho stabilito che essa debba avere carattere provvisorio e debba essere nuovamente eseguita nel Regno entro un termine da stabilirsi nel regolamento (art. 139, 2° comma). I motivi che sono a fondamento di tale disposizione appaiono evidenti; è, infatti, necessario che le navi italiane seguano, per la stazzatura, uno stesso criterio, in vista delle rilevanti conseguenze di carattere pubblico e privato che scaturiscono dalla stazza.

91. — Per quanto concerne l'altro elemento di individuazione — il nome — il codice segna nei confronti della disciplina vigente un sensibile perfezionamento. Il possesso del nome è necessario per le navi maggiori (art. 140). Esso deve differire, per adempiere appieno alla sua funzione distintiva, da tutti gli altri nomi registrati nelle matricole del Regno non soltanto nella composizione letterale (diverso), ma anche nell'assonanza e nella significazione (dissimile). A questo scopo, il terzo comma dell'art. 140 sottopone all'approvazione del ministro per le comunicazioni l'imposizione e il cambiamento del nome. Le navi minori ed i galleggianti sono invece, per ragioni di semplicità, contraddistinte da un numero (art. 141, primo comma). E ciò si spiega con la consi-

derazione del più limitato settore nel quale è destinato ad operare tale segno distintivo. Le navi minori addette alla navigazione marittima, di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, e alle venticinque, in ogni altro caso e le navi in servizio pubblico addette alla navigazione interna possono essere contraddistinte anche da un nome che deve essere dissimile e diverso da ogni altro registrato nella stessa circoscrizione (art. 141, secondo e terzo comma). In questo caso è sostituito un controllo locale al controllo nazionale richiesto per le navi maggiori, in considerazione della più limitata zona nella quale le navi predette esplicano la loro attività.

SEZIONE II. — *Dei requisiti di nazionalità.*

92. — Ai fini di una efficace tutela degli interessi nazionali mi sono preoccupato di fissare una disciplina dei requisiti di nazionalità più rigorosa di quella attualmente vigente. Ho mantenuto al riguardo il criterio, già accolto dall'art. 40 del codice per la marina mercantile, secondo il quale le navi, per battere bandiera nazionale devono appartenere, come minimo, per due terzi, a cittadini o ad enti pubblici italiani o a società autorizzate (art. 143, primo comma).

Quanto agli stranieri domiciliati o residenti nel Regno da oltre cinque anni, i quali, in base alla disposizione del citato art. 40, erano di diritto parificati ai cittadini, mi è sembrato opportuno affidare tale parificazione ad un atto discrezionale del Ministro per le comunicazioni, da emanarsi di concerto col Ministro per le finanze e con quello per le corporazioni (art. 144).

Per quanto concerne le società, la disciplina del presente codice è notevolmente più rigorosa di quella attualmente vigente, che ammetteva con eccessiva larghezza le società straniere ad avere in proprietà navi italiane. Infatti le società in nome collettivo ed in accomandita, erano considerate nazionali a tale effetto, se uno soltanto dei soci illimitatamente responsabile fosse stato cittadino italiano; mentre per le società anonime erano sufficienti la sussistenza della sede principale e lo svolgimento delle assemblee generali nel Regno. Sicchè, per la insufficienza delle garanzie in materia, era di fatto possibile che fossero considerate nazionali società nella sostanza interamente straniere.

Il sistema del nuovo codice è impostato su basi diverse. Rispetto a tutte le società è stato introdotto infatti il regime dell'autorizzazione che serve a controllare la sussistenza del carattere nazionale. Tale autorizzazione può essere data dal Ministro per le comunicazioni soltanto alle società costituite ed aventi la sede di amministrazione nel Regno, nelle quali siano prevalenti gli interessi nazionali nel capitale e negli organi di amministrazione e di direzione (articolo 143 secondo comma). E' stata rinviata al regolamento la determinazione precisa degli elementi in base ai quali si deve accertare tale prevalenza. E' parso tuttavia opportuno attribuire al Ministro per le comunicazioni il potere di equiparare, sempre per motivi di interesse nazionale, alle predette società, le società costituite nel Regno che non abbiano i requisiti innanzi indicati e le società costituite all'estero, le quali hanno nel Regno la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa (art. 144).

Il divieto dell'iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali alle navi che siano già iscritte in un registro straniero (art. 145) è diretto, poi, ad evitare che le navi possano essere sottoposte, in base ad una duplice iscrizione, a diversi ordinamenti giuridici con conseguenze di carattere pratico assai notevoli, relative sia al regime amministrativo, che alla disciplina dei rapporti di diritto privato.

SEZIONE III. — *Dell'iscrizione della nave e dell'abilitazione alla navigazione.*

93. — Quanto all'iscrizione delle navi e dei galleggianti ho conservato il sistema tradizionale, secondo il quale le navi maggiori sono iscritte nelle matricole e le navi minori ed i galleggianti sono iscritti in registri (art. 146, primo e secondo comma). E' stata riprodotta nell'art. 147, opportunamente precisata e chiarita, la menzione dell'obbligo del proprietario di nave maggiore, che non sia domiciliato nel luogo d'iscrizione della nave, di designare un rappresentante in tal luogo residente. Tale designazione produce effetto soltanto nei confronti dell'autorità amministrativa e non può pertanto ad essa riconoscersi carattere sostitutivo del domicilio del proprietario ad ogni altro effetto. Per le navi minori e per i galleggianti, è parso opportuno rimettere all'autorità marittima e a quella preposta alla disciplina della navigazione interna, la facoltà di richiedere la designazione di un rappresentante (art. 147, secondo comma).

94. — Oltre che alle predette autorità nazionali, la tenuta delle matricole e dei registri, è affidata all'autorità consolare, qualora l'iscrizione concerna navi e galleggianti che siano armati all'estero ed altresì destinati permanentemente alla navigazione in acque straniere (art. 148). Si è, così, voluto precisare la disciplina delle navi italiane che, sopratutto a scopo di pesca, trafficano stabilmente all'estero. Al riguardo si è esteso il regime vigente per le navi italiane che esercitano permanentemente la loro attività in Cina.

95. — In base all'iscrizione le navi non sono ancora abilitate alla navigazione. A tale effetto è necessario il rilascio dell'atto di nazionalità, temporaneamente sostituibile col passavanti provvisorio, per le navi maggiori e della licenza per le navi minori (artt. 150 e 153). Al rilascio di tali documenti non deve riconoscersi alcun carattere discrezionale, dato che esso avviene sulla base della domanda dell'interessato, che ha già ottenuto l'iscrizione.

L'atto di nazionalità e la licenza sono documenti di individuazione della nave nei suoi elementi essenziali. Perciò l'atto di nazionalità enuncia il nome, il tipo, le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta, il nome del proprietario e l'ufficio di immatricolazione (art. 150 secondo comma). Ciò spiega perchè in caso di mutamento degli elementi che qualificano obbiettivamente la nave (nome, stazza, tipo e caratteristiche principali), l'atto debba essere rinnovato (art. 151). Negli stessi casi, con l'aggiunta del mutamento del proprietario, deve essere rinnovata la licenza (art. 154). La rinnovazione di questi documenti nei casi ora elencati, è da connettersi alla funzione che l'atto di nazionalità esplica in relazione alla pubblicità e la licenza esplica in relazione all'arruolamento.

96. — Conseguita l'abilitazione, le navi nazionali inalberano la bandiera italiana, che è il segno esteriore della nazionalità (art. 155).

SEZIONE IV. — *Della dismissione della bandiera e della cancellazione dai registri.*

97. — Il complesso delle norme concernenti la dismissione della bandiera opera con riferimento alla perdita, da parte della nave, dei requisiti di nazionalità. Tale perdita può verificarsi nei casi di alienazione a stranieri, di perdita della nazionalità del proprietario, di successione e di aggiudicazione ad uno straniero, di eccedenza di quote in proprietà di stranieri.

In tutti questi casi e in quelli di demolizione volontaria la disciplina contenuta nel codice è ispirata al soddisfacimento di due esigenze fondamentali: tutela degli interessi nazionali e tutela dei terzi. Per quanto concerne il primo punto ho mantenuto il tradizionale sistema dell'autorizzazione da parte del Ministro per le comunicazioni (articoli 156, secondo comma; 157, secondo comma; 159, primo comma). Se manca l'autorizzazione, che, attese le finalità da perseguire, è eminentemente discrezionale, non si può procedere alla dimissione della bandiera e, di conseguenza, non può avvenire il trasferimento.

98. — Alla tutela della seconda esigenza ho provveduto attraverso un'adeguato sistema di pubblicità, in base al quale, mediante la pubblicazione negli uffici di porto e la inserzione nel foglio degli annunzi legali della denuncia dell'alienazione e delle altre circostanze previste dalla legge, gli interessati sono posti in condizione di far valere i loro diritti attraverso l'opposizione. In questo caso e qualora esistano diritti reali o di garanzia sulla nave, l'autorizzazione non può essere data fino a quando l'opposizione non sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti ovvero il proprietario abbia dato adeguata garanzia stabilita, a seconda dei casi, dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna ovvero dall'autorità giudiziaria (art. 156, terzo comma, art. 157, terzo comma, art. 159, secondo comma, art. 161, secondo comma).

99. — Nel caso di eccedenza di quote in proprietà di stranieri si è creduto opportuno seguire, prima di giungere alla dismissione, un sistema di gradualità: se l'eccedenza supera gli otto carati, ma non raggiunge i sedici, le quote in eccedenza debbono, entro sei mesi dal giorno in cui questa si è verificata, essere cedute a cittadini o a società nazionali (art. 158, primo comma). In mancanza, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale delle quote che hanno determinato l'eccedenza (art. 158, secondo comma).

Nel caso in cui la quota di proprietà di stranieri raggiunga i sedici carati, l'ufficio d'iscrizione della nave promuove l'autorizzazione, secondo i criteri già esposti (art. 159, primo comma). Se l'autorizzazione non è data, o perchè ricorra uno dei casi indicati nel terzo comma dell'art. 156 o perchè il Ministro per le comunicazioni intenda avvalersi della sua facoltà discrezionale, si fa luogo alla vendita giudiziale della nave o dell'eccedenza dei carati in proprietà di stranieri, a seconda che la partecipazione di costoro abbia raggiunto o meno la totalità delle quote (art. 159, terzo comma).

100. — La demolizione di ufficio è fondata sull'esigenza di mantenere nella necessaria efficienza il naviglio nazionale e, allo stesso tempo, di utilizzare il materiale del quale è composta la nave, qualora questa non sia più adatta all'uso cui è destinata. L'art. 161 è inteso peraltro a mantenere nei necessari limiti il potere dell'autorità marittima e dell'ispettorato compartimentale, sia in relazione ai casi nei quali si può procedere alla demolizione, sia in relazione al periodo di tempo assegnato al privato, perchè questi provveda direttamente.

101. — In questa sede, per attrazione di materia, ho disciplinato la perdita presunta della nave. Era vivamente sentito il bisogno di dare alla perdita presunta una disciplina adeguata e generale. Nella legislazione fino ad ora vigente la regolamentazione della materia si limitava a quelche norma, stabilita in tema di assicurazione e d'arruolamento, se si prescinde dalla disposizione dell'art. 50 cod. mar. merc. che aveva effetti prevalentemente pubblicistici. Nell'art. 162 ho stabilito una presunzione di perdita della nave nel giorno successivo a quello nel quale risale l'ultima notizia, qualora siano trascorsi quattro mesi dal giorno dell'ultima notizia, se si tratti di nave a propulsione meccanica, otto mesi negli altri casi.

102. — Nell'art. 163 primo comma, sono elencati i casi di cancellazione della nave dal registro, e cioè quando la nave: *a*) è perita o si presume perita; *b*) è stata demolita; *c*) ha perduto i prescritti requisiti di nazionalità; *d*) è stata iscritta in un registro straniero. Naturalmente alla cancellazione dai registri di iscrizione, si procede quando la nave maggiore sia stata iscritta nei registri delle navi minori e dei galleggianti, quando la nave minore sia stata iscritta in matricola, ovvero quando le navi marittime siano state iscritte nei registri delle navi della navigazione interna o viceversa (art. 163, secondo comma).

CAPO II.

Della navigabilità della nave.

103. — In questa delicata materia, che è stata di recente oggetto di ampia e complessa regolamentazione, mi sono limitato a fissare i principii fondamentali, che, mentre da una parte segnano con precisione e con chiarezza la via da seguire, lasciano dall'altra alle leggi ed ai regolamenti speciali la possibilità di completare, con riferimento alle varie esigenze concrete, la disciplina stessa.

Nel codice mi è parso opportuno di affermare anzitutto il principio che la nave la quale imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata (art. 164 primo comma). Come risulta chiaramente da questa norma, lo stato di navigabilità si riferisce al corpo della nave, il quale deve essere in tali condizioni da consentire una sicura navigazione. Inoltre la nave deve essere convenientemente armata ed equipaggiata, cioè fornita di tutti gli elementi atti a darle un adeguato armamento e munita del prescritto equipaggio, per realizzare così l'idoneità all'impiego al quale essa è destinata. Con la espressione « atta all'impiego al quale è destinata », viene stabilito chiaramente che l'idoneità non deve valutarsi astrattamente, ma va posta in relazione al particolare impiego al quale la nave si vuole adibire. Ho in tal modo accolto nel codice il principio fondamentale che informa il regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana nel mare.

Ho rinviato infine a leggi ed a regolamenti speciali (tra i quali è il regolamento ora citato) l'ulteriore disciplina della materia, ed ho avuto cura appunto di precisare nel rinvio che tale disciplina deve aver riguardo alle varie categorie delle navi ed alla specie di navigazione alle quali le navi stesse sono adibite (art. 164, 4° comma).

104. — Ai fini di un continuo ed adeguato controllo sull'osservanza delle prescrizioni intorno alla navigabilità della nave, il potere di vigilanza spetta nel Regno alle autorità marittime, a quelle preposte alla navigazione interna ed all'estero alle autorità consolari (art. 165 1° comma). Una rilevantissima esplicazione di tale potere di vigilanza è costituita dalla facoltà delle autorità predette di disporre d'ufficio, ed a spese dell'armatore, visite, cioè particolari accertamenti tecnici, ai quali procede di regola il Registro italiano navale, ai fini di determinare l'idoneità della nave alla navigazione. Le visite sono distinte in ordinarie, cioè che avvengono in determinati periodi di tempo; e in straordinarie, che avvengono a giudizio discrezionale delle autorità predette o quando si siano verificate avarie che possano aver pregiudicato la navigabilità della nave ed il funzionamento dei suoi organi.

Per una adeguata tutela dell'equipaggio è stabilito inoltre che l'autorità marittima e quella consolare devono disporre visite straordinarie quando ne siano richieste dalle associazioni sindacali o da almeno un terzo dell'equipaggio (articolo 165, 2° comma). Nella determinazione dei soggetti che possono richiedere tali visite mi è parso opportuno includere le associazioni sindacali, che sono i soggetti più idonei, dati i loro fini istituzionali, a tutelare adeguatamente l'equipaggio. Qualora le visite siano richieste dalle associazioni sindacali, l'autorità marittima non ha alcun potere discrezionale nella determinazione della visita; e ciò si spiega considerando che la richiesta proviene dall'organizzazione sindacale, che dà le più piene garanzie. Quando invece la visita sia richiesta da almeno un terzo dell'equipaggio mi è parso opportuno rimettere al prudente apprezzamento dell'autorità di disporre la visita (art. 165, 2° comma), in tal senso modificando la norma dell'art. 81 cod. mar. merc. che prevedeva la richiesta della maggioranza dell'equipaggio.

Al fine di contenere le visite entro i limiti del loro scopo e di evitare ingiustificati intralci ho stabilito che, ove le richieste delle associazioni sindacali e dell'equipaggio risultino ingiustificate, la spesa delle visite gravi sul richiedente (art. 165, ultima parte).

105. — In una apposita norma (art. 168) si è infine precisato il valore da attribuirsi alle attestazioni tecniche rilasciate dal Registro, il quale oltre a provvedere alle visite, procede anche alla classificazione delle navi: questa anzi è la sua principale funzione. Ho stabilito al riguardo, secondo l'indirizzo prevalso in dottrina e in giurisprudenza, che le attestazioni fanno fede fino a prova contraria.

Tale norma disciplina anche le attestazioni tecniche dell'ispettorato compartimentale, il quale provvede alle visite ed alle ispezioni delle navi della navigazione interna, nei casi in cui non sia obbligatoria la classificazione.

CAPO III.

Dei documenti di bordo.

106. — In questa materia di essenziale importanza ho innanzi tutto cercato di apportare un miglioramento terminologico ed una più precisa sistemazione. Così il codice per la marina mercantile come le leggi speciali usavano termini promiscui e spesso contraddittori che erano causa di notevoli dubbi di interpretazione. Col termine generico di documenti ho inteso di designare il complesso delle carte, i libri di bordo e gli altri certificati, dei quali deve essere provvista la nave. Il termine specifico di « carte », adottato dal codice per la marina mercantile ed entrato nella prassi, a sua volta, designa invece soltanto l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio e la licenza.

107. — Al ruolo di equipaggio ho conservato la sua funzione tradizionale secondo la quale esso è l'elemento di controllo dell'osservanza delle disposizioni concernenti il numero, la composizione e le qualifiche dell'equipaggio. Oltre a questa funzione, il ruolo serve altresì come documento di pubblicità e di prova del contratto di arruolamento. Secondo questa linea, la disciplina del codice ha dato maggiore compiutezza ed organicità alle norme che erano sparse nel codice di commercio, nel codice per la marina mercantile e nel relativo regolamento. Le indicazioni che a norma dell'art. 170 deve contenere il ruolo di equipaggio concernono la nave e l'armatore (nome della nave, nome dell'armatore ed indicazione del rappresentante ai sensi dell'art. 267, indicazione della data di armamento e di quella di disarmamento, descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave) e l'arruolamento (elenco delle persone dell'equipaggio con l'indicazione del contratto individuale in base al quale esse sono arruolate, del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni e della retribuzione fissata dal contratto di arruolamento). Completa il contenuto del ruolo la indicazione del numero dei passeggeri, che si riflette anche sul controllo dell'osservanza delle disposizioni concernenti la sicurezza della navigazione.

Oltre a queste indicazioni, sul ruolo si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell'esplicamento delle sue funzioni di ufficiale dello stato civile ed i testamenti ricevuti durante il viaggio, e si fa menzione delle altre circostanze che interessano la gestione della nave: visite, pagamento di tasse e dei diritti marittimi, contratti di assicurazione della nave.

108. — Per quanto concerne le indicazioni da inserire nella licenza delle navi marittime, mi sono indotto, accogliendo la richiesta della Federazione della gente di mare, a sancire, per quanto possibile, un parallelismo rispetto al ruolo di equipaggio, in considerazione della quasi identità delle funzioni che la licenza stessa è destinata ad esplicare nel nuovo codice: ed in sostanza essa contiene tutte le indicazione apposte nel ruolo di equipaggio, concernenti l'armamento e l'arruolamento (articolo 172, 1° comma). Questa innovazione importa un adempimento che sarebbe gravoso e tuttavia di scarsa utilità per le più modeste navi; perciò mi è parso opportuno introdurre una distinzione tra navi minori di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate se a propulsione meccanica o alle venticinque in ogni altro caso e navi inferiori a tale stazza. Per le prime, data la loro maggiore importanza, si è richiesta anche l'indicazione sulla licenza del numero dei passeggeri e l'inserzione delle annotazioni da apporsi sul ruolo di equipaggio (art. 172, 2° comma). Si introduce, per tal guisa, una distinzione entro la categoria delle navi minori. E tale distinzione, che si esplica anche ad altri effetti, crea un regime particolarmente semplice e snello.

109. — Una compiuta regolamentazione è data dal codice anche al giornale nautico, che comprende l'inventario di bordo, il giornale generale e di contabilità, il giornale di navigazione e, a seconda della destinazione della nave, il giornale di carico o il giornale di pesca (art. 173).

In genere le indicazioni contenute in questi documenti hanno carattere pubblicistico e privatistico ad un tempo, in quanto rispecchiano la varia e complessa attività del comandante, nelle sue multiformi funzioni.

Più spiccato carattere privatistico ha l'inventario di bordo; ma anche ad esso deve riconoscersi una funzione pubblicistica, in quanto è inteso a controllare ed a certificare l'adempimento delle norme relative all'arredamento delle navi ed alle condizioni di navigabilità (art. 174, 1° comma), e determina anche la consistenza delle pertinenze della nave.

Più ricca e complessa è la serie di annotazioni da farsi sul giornale generale e di contabilità: da esso infatti risultano tutti gli eventi che si verificano durante la navigazione; sia di carattere privato (prestiti contratti, deliberazioni prese per la salvezza della nave, testamenti ricevuti, ecc.) che pubblico (adempimenti prescritti per la sicurezza della navigazione, reati, misure disciplinari, ecc., art. 174, 2° comma). Il giornale di navigazione è invece un registro di carattere tecnico, in quanto vi sono segnate, tra l'altro, la rotta e le manovre eseguite (art. 174, 3° comma); ma anche alle annotazioni da farsi su questo giornale non possono disconoscersi notevoli effetti privatistici in relazione all'accertamento della responsabilità del comandante nella condotta della nave. Nel giornale di carico sono annotati i dati e le notizie relative al carico della nave ed alle operazioni che lo riguardano (art. 174, 4° comma); mentre per le navi destinate alla pesca,

si è introdotto il giornale di pesca, nel quale sono, tra l'altro, annotate le località nelle quali la pesca si effettua, la qualità e la quantità del pesce pescato (art. 174, 5° comma); ed è chiaro che anche le annotazioni contenute in questo giornale sono destinate ad incidere su rapporti di diritto privato. Per le navi a propulsione meccanica e per quelle provviste di impianto radiotelegrafico è poi prescritta, secondo quanto è già stabilito dalla legislazione speciale, l'adozione del giornale di macchina e di quello radiotelegrafico (art. 175).

110. — Per le navi minori e i galleggiati marittimi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso, è prevista l'adozione dell'inventario di bordo del quale devono essere provviste anche talune delle navi addette alla navigazione interna, indicate nel regolamento. Le navi addette alla navigazione interna quando esercitano servizi pubblici devono essere inoltre provviste del giornale di bordo, che contiene tutte le indicazioni relative agli avvenimenti del viaggio (art. 176).

111. — Quanto all'efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti di bordo, mentre si applicano i principii generali relativi agli atti pubblici e alle scritture private, particolare disciplina, in deroga alla disposizione dell'art. 2710 cod. civ., è fissata nell'art. 178 relativamente all'efficacia delle annotazioni relative alla gestione commerciale della nave. Mentre, infatti, l'efficacia probatoria dei libri dell'imprenditore, anche quando siano regolamente tenuti, è subordinata alla condizione che il rapporto intercorra con altro imprenditore, questo requisito non è richiesto per le annotazioni commerciali sul giornale nautico, in considerazione del particolare regime al quale è sottoposta la tenuta di tale libro. Del resto la norma dell'art. 178 conferma il principio già fissato nell'art. 2709 cod. civ.

TITOLO VI

DELLA POLIZIA DELLA NAVIGAZIONE.

CAPO I.

Della partenza e dell'arrivo delle navi.

112. — In questo titolo ho riordinato e unificato, con notevoli miglioramenti formali, la materia che era sparsa tra il codice per la marina mercantile, il relativo regolamento ed il codice di commercio. Nella sostanza la disciplina non ha subito notevoli modificazioni.

Nel capo I sono sistemate le norme relative alla partenza ed all'arrivo delle navi.

I particolari adempimenti che sono imposti al comandante al momento della partenza si concludono con il visto sul ruolo di equipaggio o sulla licenza da parte del comandante di porto, nel quale si concreta il rilascio delle spedizioni. Condizione per il conseguimento del visto è che il comandante abbia adempiuto alle norme di polizia, a quelle per la sicurezza della navigazione, a quelle sanitarie e doganali; nonchè provveduto al soddisfacimento delle obbligazioni dipendenti dall'approdo nella località dalla quale si parte, ed adempiuto alle prescrizioni relative alla visite ed all'esecuzione dei lavori eventualmente ordinati in base a queste (art. 179). A norma di questa disposizione procede anche l'autorità preposta alla navigazione interna nel dare l'autorizzazione alla partenza (art. 184).

113. — Più numerose sono le norme concernenti l'arrivo delle navi: esse hanno una notevole importanza anche in rapporto alle situazioni di diritto privato. All'arrivo, il comandante deve far consegnare all'ufficio del porto una nota dalla quale risultino individuati la nave, l'armatore e il raccomandatario, l'equipaggio, il carico ed i passeggeri (articolo 180). Inoltre il comandante della nave deve consegnare al comandante di porto, le carte di bordo ed il giornale nautico per la vidimazione e dichiarare se vi sia stata o meno avaria (articolo 181).

114. — Il comandante è tenuto poi a dare all'autorità marittima tutte le informazioni relative al viaggio e se vi furono avvenimenti straordinari interessanti la nave, le cose caricate o le persone, deve fare denunzia al comandante del porto o all'autorità consolare (articoli 182 e 183). Tale denuncia è stata estesa a qualsiasi evento straordinario e non soltanto alle avarie verificatesi, come disponeva invece l'art. 115 cod. mar. merc. Gli effetti della denunzia si esauriscono nei confronti dell'autorità alla quale esso è fatta; talchè la denunzia ha un carattere esclusivamente amministrativo e non presenta rilevanza ad effetti privatistici. Essa si differenzia chiaramente dalla relazione di eventi straordinari che il comandante deve fare, a norma dell'art. 315, nel Regno, al presidente del tribunale o al pretore e, all'estero, al console: questa relazione è, infatti, diretta sopratutto a precostituire il materiale probatorio, ai fini di eventuali controversie.

Le due formalità sono state peraltro opportunamente coordinate, disponendosi nell'ultimo comma dell'art. 182 che gli atti di investigazione sommaria, nel caso in cui il comandante del porto o il console abbiano ritenuto opportuno procedervi, devono essere trasmessi all'autorità giudiziaria o a quella consolare competenti ad eseguire la verifica della relazione di eventi straordinari.

CAPO II.

Della polizia di bordo.

115. — Le norme concernenti la polizia di bordo si imperniano sull'art. 186, che fissa il principio dell'autorità del comandante su tutte le persone che si trovano a bordo. A tale stato di soggezione, che è più intenso e giuridicamente qualificato per i membri dell'equipaggio, non sfugge nessuna delle persone presenti a bordo.

Naturalmente si è reso necessario garantire l'equipaggio contro eventuali abusi. Ho, pertanto, seguendo uno specifico precedente legislativo, attribuito ai membri dell'equipaggio il diritto di reclamare al comandante di porto o alla autorità consolare contro i provvedimenti presi dal comandante nell'esercizio dei poteri relativi al servizio ed alla disciplina di bordo (art. 187, 2° comma).

116. — Particolare rilievo meritano le disposizioni dell'articolo 189, che concernono la deficienza dei viveri. Al riguardo, considerate le particolari attribuzioni delle associazioni sindacali, mi è parso opportuno conferire a queste il potere di promuovere l'intervento del comandante di porto e dell'autorità consolare, per l'accertamento della quantità e della qualità dei viveri corrisposti all'equipaggio. L'intervento delle predette autorità può essere promosso anche su richiesta di un quinto dell'equipaggio. Se si riscontrano deficienze, qualora il comandante non prenda le misure opportune, le autorità predette sono autorizzate a surrogarsi al comandante, procurando la somma necessaria innanzi tutto con prestito garantito da ipoteca sulla nave, secondariamente con la vendita o il pegno di attrezzi o di arredi non indispensabili alla sicura navigazione o di cose caricate. Di tale operazione deve esser data comunicazione preventiva all'armatore e, ove sia possibile, agli eventi diritto sulle cose predette (art. 189, 2° e 3° comma).

117. — Fondata sul principio della disciplina e della gerarchia è anche la norma dell'art. 191 che impone all'equipaggio, in caso di pericolo, di cooperare alla salvezza della nave, delle persone imbarcate e del carico fino a quando il comandante non abbia dato ordine di abbandonare la nave.

Un obbligo che discende *ex lege* e che non si inquadra invece nei principi della disciplina di bordo è quello previsto dall'art. 191, secondo il quale in caso di naufragio i marittimi che componevano l'equipaggio, ove ne siano richiesti dal comandante o dalle autorità della navigazione marittima od interna immediatamente dopo il sinistro, sono tenuti a prestare la loro opera per il ricupero dei relitti. Ho usato, in questa norma, a ragion veduta l'espressione « che componevano l'equipaggio » per esprimere con evidenza il concetto che l'obbligo al quale sono sottoposti i marittimi non discende dal contratto di arruolamento. Ciò non è privo di conseguenze pratiche, sopratutto in relazione al compenso da corrispondere. Ai fini di non aggravare eccessivamente la situazione dei marittimi, ho stabilito che essi sono tenuti a dare opera pel ricupero soltanto se richiesti immediatamente dopo il sinistro.

118. — Altri poteri tipici del comandante in materia di polizia sono quelli concernenti l'imbarco di passeggeri infermi, di armi, munizioni da guerra e gas tossici e l'imbarco ed il trasporto di merci vietate e pericolose, la custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio (articoli 192-195).

In tutti questi casi, sulla base dell'esercizio di facoltà tipicamente pubblicistiche, si esplicano notevolissime conseguenze di diritto privato: cosa del resto di non difficile spiegazione, se si pensi che i poteri di polizia, dei quali è titolare il comandante, incidono normalmente nei confronti dei terzi, in relazione tanto alle cose quanto alle persone. Un'altra caratteristica di queste facoltà — comune del resto a tutte le ipotesi in cui vi sia l'esercizio di una pubblica funzione — è che esse costituiscono ad un tempo doveri per il titolare. E ciò, oltre che nei casi già elencati, è particolarmente evidente nelle disposizioni dell'art. 196 (personale soggetto ad obblighi di leva), dell'art. 197 (rimpatrio di cittadini italiani) e dell'art. 198 (divieto d'asilo).

CAPO III.

Della polizia sulle navi in corso di navigazione marittima.

119. — Il complesso delle norme fin qui esposte attiene alla disciplina del lato attivo dei poteri di polizia; mi è parso opportuno inserire in questo titolo anche un gruppo di norme che regola il lato passivo, vale a dire la sottoposizione delle navi mercantili marittime, ai fini della polizia, ai poteri di altre autorità legittimate dalla legge ad esercitare tali poteri. In alto mare, nel mare territoriale e nei porti esteri dove non sia un'autorità consolare, la polizia sulle navi mercantili nazionali è esercitata dalle navi da guerra (art. 200), le quali al riguardo hanno amplissimi poteri che vanno dalla richiesta di informazioni alla facoltà, in caso di gravi irregolarità, di condurre la nave in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino in cui risiede un'autorità consolare, per gli opportuni provvedimenti. Analoghe facoltà hanno le navi da guerra nazionali rispetto alle navi mercantili sospette di attendere alla tratta degli schiavi (art. 202).

Nell'art. 201 è disciplinata, in conformità di una antica tradizione, l'inchiesta della bandiera che consiste nel riconoscimento alle navi da guerra di potenze amiche del diritto di intimare la fermata alle navi mercantili nazionali e di richiedere la nazionalità.

TITOLO VII.

DEGLI ATTI DI STATO CIVILE IN CORSO DI NAVIGAZIONE MARITTIMA.

120. — La disciplina degli atti di stato civile in corso di navigazione marittima che era contenuta in scarse, frammentarie e mal coordinate norme del regolamento per la marina mercantile, ha ricevuto nel codice della navigazione un organico assetto.

Date le notevoli interferenze che la materia ha con la legge organica sullo stato civile e con le disposizioni del codice civile che disciplinano la morte presunta, mi sono preoccupato di coordinare la regolamentazione speciale contenuta nel codice con queste fonti.

Nell'art. 203 è fissato il principio che le funzioni di ufficiale dello stato civile spettano al comandante della nave marittima durante la navigazione o quando la nave si trovi ancorata in un porto, sempre che non sia possibile promuovere l'intervento dell'autorità competente.

Naturalmente, come del resto discende dalle norme generali, le funzioni di ufficiale dello stato civile sono attribuite al comandante o a chi ne fa le veci, perchè l'esercizio di esse non è connesso col grado, ma con l'effettivo comando della nave.

Ho attribuito al comandante, nel caso in cui ricorrano gli estremi previsti dall'art. 101 cod. civ., anche il potere di celebrare il matrimonio.

121. — Quanto alle formalità da osservare nella compilazione degli atti, è stabilito nell'art. 205 — riproducendo una disposizione tradizionale — che essi devono essere iscritti sul ruolo di equipaggio e che tanto delle circostanze che hanno dato luogo alla compilazione degli atti quanto della iscrizione sul ruolo deve essere fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

122. — Nuova e completa è invece la disciplina della scomparizione di persone da bordo. Il comandante, in tal caso, qualora non sia possibile recuperare il cadavere, deve far constare con processo verbale le circostanze della scomparizione e le ricerche effettuate. Il processo verbale è sottoposto alle formalità stabilite dall'art. 206.

Ai fini di un immediato controllo dell'autorità marittima o consolare sull'esercizio di questa così importante e delicata attività del comandante, è stabilito nell'art. 207 che copia degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparizione in duplice esemplare deve essere rimessa nel primo porto di approdo alle predette autorità, insieme con la copia, del pari in duplice esemplare, delle annotazioni nel giornale generale. Qualora la nave che approda non sia provvista del ruolo di equipaggio e del giornale generale o in caso di omissione da parte del comandante, ovvero se trattasi di galleggiante, le autorità marittime o consolari provvedono a raccogliere con processo verbale le dichiarazioni del comandante e dei testimoni, relative alle circostanze che avrebbero dovuto dar luogo alla compilazione degli atti di stato civile o del processo verbale di scomparizione (art. 208, 1° e 2° comma).

La disciplina degli atti relativi alla scomparizione in caso di naufragio è contenuta nell'art. 209. Questo articolo, agli effetti della compilazione dei processi verbali, stabilisce la competenza di diverse autorità marittime determinata dalla località nella quale è avvenuto il sinistro o nella quale siano approdati naufraghi o dal fatto che si tratti di perdita presunta (rispettivamente capo del circondario, comandante del porto d'approdo, comandante del porto di iscrizione della nave). Tali autorità, come è evidente, non agiscono in sostituzione del comandante della nave, ma in virtù di una competenza propria; esse poi non si limitano soltanto a raccogliere

le dichiarazioni dei naufraghi o ad accertare la sussistenza degli estremi previsti dalla legge in caso di perdita presunta, ma devono, in base alle circostanze, dichiarare se le persone debbano ritenersi perite (art. 209, 3° comma). Questo apprezzamento discrezionale non è privo di conseguenze: infatti qualora l'autorità marittima o consolare dichiari che le persone siano da ritenere perite, il procuratore del Re Imperatore, al quale è dall'autorità marittima o consolare trasmesso un esemplare delle copie del processo verbale di scomparizione e dei relativi estratti del giornale generale, provvede, previa autorizzazione del tribunale, a far trascrivere il verbale stesso nel registro delle morti. Tale procedimento è seguito anche nei casi di scomparizione in mare per caduta da bordo, qualora ricorrano gli estremi di morte senza rinvenimento di cadavere, a norma dell'art. 145 dell'ordinamento dello stato civile (art. 241, 1° comma).

In questi casi la scomparizione produce le stesse conseguenze della morte. Invece nei casi di scomparizione da bordo senza che sia accertata la caduta in mare e in quelli di scomparizione in seguito a naufragio per i quali l'autorità marittima o consolare non ritenga che le persone scomparse si debbano considerare perite, ho inquadrato, col secondo comma dell'art. 211, le conseguenze della scomparizione nella disciplina generale sancita dal codice civile in materia di assenza ed ho stabilito che decorsi due anni dall'avvenimento, venga dichiarata — a tenore dell'art. 60, n. 3 del codice civile — la morte presunta su istanza del pubblico ministero o delle altre persone a ciò legittimate secondo lo stesso codice.

La discriminazione delle diverse ipotesi è fondata sul maggiore o minore grado di probabilità che lo scomparso sia perito; e l'equiparazione, nelle conseguenze, della scomparizione alla morte è limitata ai casi, nei quali questa probabilità raggiunge un grado tale da avvicinarsi alla certezza. Negli altri casi la soluzione adottata, applicando il termine di due anni, previsto dall'art. 60 n. 3 del codice civile, presenta il vantaggio di rispondere, nei limiti del possibile, ad esigenze di rapidità, conciliandole tuttavia con quelle di ordine superiore di una opportuna tutela dello scomparso, in considerazione delle gravi conseguenze di carattere familiare e patrimoniale che derivano dalla dichiarazione di morte.

TITOLO VIII.

DISPOSIZIONI SPECIALI.

CAPO I.

Della navigazione da diporto.

123. — Mi è parso opportuno riunire in uno speciale capo le norme relative alla navigazione da diporto, che ho estratto in parte, per quanto concerne i motoscafi e le imbarcazioni a motore, dal R. decreto 9 maggio 1932, n. 813, inquadrandole nella disciplina generale del codice. Queste norme sono intese a stabilire un ordinamento più semplice e snello per quanto concerne la navigazione da diporto, ai fini di agevolarne lo sviluppo, che così notevoli ripercussioni ha non soltanto dal punto di vista sportivo e turistico, e si inseriscono nel complesso delle facilitazioni delle quali va qui ricordata, per connessione, quella stabilita in materia di vidimazione delle carte di bordo.

Si sono precisati dettagliatamente i requisiti per l'abilitazione al comando delle navi da diporto: per le navi a vela di stazza lorda non superiore a tre tonnellate e per le navi partecipanti a regate di stazza lorda superiore alle tre tonnellate, ma non alle venticinque non è richiesto alcun requisito (art. 213, 4° comma); mentre per le navi di stazza lorda superiore alle tre e non superiore alle cinquanta tonnellate si stabiliscono per il comando i seguenti requisiti: essere proprietario, aver compiuto i diciotto anni di età ed aver ottenuta l'abilitazione al comando. Ho poi chiaramente precisato, per evitare dubbi di interpetrazione che coloro i quali abbiano ottenuto l'abilitazione al comando, possono essere imbarcati sulla nave, esplicando altrimenti la loro attività tecnica nella condotta della nave.

Per il comando delle navi a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate è sembrato opportuno, prescindere dal requisito della proprietà: ho però anche qui richiesto, in conformità della legislazione attualmente vigente, i diciotto anni di età e l'abilitazione. Peraltro, anche dal possesso di questi requisiti si prescinde nei casi indicati dalla seconda parte dell'art. 214.

124. — Nell'art. 216 si è stabilito il principio che sulle navi di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate possono essere imbarcate, in qualità di personale di camera e di famiglia, persone non appartenenti alla gente di mare, purchè esse siano già al servizio, a terra, del proprietario della nave. Le mansioni del personale di camera sono identiche a quelle, alle quali è adibito il personale addetto ai servizi complementari di bordo; ma non ho creduto di usare in questa sede tale qualificazione, perchè essa designa una categoria tipica di servizi ai quali è addetto un personale specificamente abilitato.

125. — Per le navi da diporto altre facilitazioni consistono nella facoltà di progettazione e di costruzione riconosciuta ai soci dalle associazioni nautiche (art. 217) e nella facoltà di esercitare a fine non lucrativo la pesca (art. 218).

CAPO II.

Della pesca marittima.

126. — Il concetto di pesca marittima è qualificato dalla natura dell'acqua nella quale la pesca viene esplicata. Questo spiega la definizione dell'art. 219 che considera pesca marittima, quella che si esercita nel mare e nelle zone del demanio marittimo.

127. — Ho anche definito, precisando le vigenti distinzioni, le varie categorie di pesca (costiera mediterranea, ed oltre gli stretti) (art. 202) ed ho riaffermato il principio della riserva della pesca, nel mare territoriale, ai cittadini italiani ed alle navi nazionali (art. 221, 1° comma).

128. — In materia di concessioni di beni del demanio marittimo e del mare territoriale per lo stabilimento di tonnare e di altri impianti fissi di pesca, è stato richiamato espressamente l'applicabilità delle disposizioni sancite in materia di concessioni sui beni del demanio marittimo (art. 222, 1° comma). Il richiamo non sarebbe stato, a stretto rigore, necessario in quanto le norme relative alle concessioni sui beni del demanio marittimo si possono applicare senza difficoltà alle concessioni sul mare territoriale; ma è parso opportuno precisare chiaramente questo punto, anche in vista delle particolari caratteristiche delle concessioni di pesca.

129. — L'art. 223 demanda all'amministrazione della marina mercantile ed ai relativi organi i poteri sull'applicazione delle norme concenenti la pesca marittima, la vigilanza sull'esercizio di essa, salve le attribuzioni conferite ad altre amministrazioni. Questa disposizione mira a porre nella giusta luce la posizione dell'autorità marittima — alla quale spettano, in linea generale, i poteri di vigilanza sulla pesca, in quanto questa si riflette sull'esercizio di navigazione — rispetto alle attribuzioni di altre pubbliche autorità, tra le quali assai rilevanti e notevoli quelle del Commissariato generale per la pesca, istituito col R. decreto-legge 31 gennaio 1939, n. 1953.

CAPO IV.

Dell'esercizio della navigazione interna.

130. — Il gruppo delle norme comprese in questo capo traccia le linee generali della disciplina dei servizi della navigazione interna, che — come ho già accennato — va incontro a una fase di rigoglioso sviluppo, al quale conferirà certamente l'esito vittorioso della guerra.

Tale disciplina, predisposta secondo lo schema elaborato dagli organi preposti a questo ramo della navigazione, si sostanzia in una fondamentale ripartizione dei servizi (di trasporto, di rimorchio, di traino), a seconda che siano effettuati con mezzi meccanici o meno, integrata da una sottoripartizione di quest'ultima categoria, inquadrata dal codice ma rimessa nella sua concreta determinazione al regolamento.

I servizi pubblici di linea per il trasporto di persone o di cose e per il rimorchio ed il traino con mezzi meccanici sono sottoposti a concessione (art. 225). Gli stessi servizi, quando non vengano eseguiti con mezzi meccanici, si esercitano con l'autorizzazione degli organi preposti all'esercizio della navigazione interna (art. 226); questa autorizzazione, in taluni casi previsti dal regolamento, può esser data con annotazione apposta sulla licenza dall'ufficio d'iscrizione (articolo 227).

Dati i notevoli riflessi che l'esercizio di questi servizi può esplicare nei confronti sia del concedente che de terzi, l'articolo 228 stabilisce per i relativi atti di concessione e di autorizzazione una adeguata forma di pubblicità che si esegue con l'annotazione degli atti stessi nei registri di iscrizione della nave o del galleggiante.

131. — La larga incidenza che l'esercizio dei servizi di trasporto, di rimorchio e di traino esplica nei confronti dei terzi, mi ha indotto altresì ad attribuire al Ministro per le comunicazioni i poteri di determinare non soltanto le modalità delle prestazioni, bensì anche i massimi e i minimi delle tariffe (art. 229). Tali poteri, che costituiscono un limite per il concessionario, sono diretti a conformare le prestazioni alle esigenze del traffico e, nello stesso tempo, a reprimere il fenomeno, in questa materia assai dannoso, della concorrenza.

132. — Per quanto concerne la disciplina della navigazione in generale l'art. 230 stabilisce la facoltà del Ministro per le comunicazioni di determinare le caratteristiche tecniche delle navi. Ai fini di contemperare le esigenze (sicurezza, igiene ecc.) dei centri abitati, che sono attraversati o sono nelle vicinanze dei corsi e degli specchi d'acqua, con quelle della navigazione, l'art. 231 dispone che la navigazione nelle predette località è sottoposta anche alle norme eventualmente dettate da regolamenti comunali, i quali peraltro debbono, per quanto incide direttamente sulla navigazione, essere approvati anche dal Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per gli interni.

LIBRO SECONDO

Della proprietà e dell'armamento della nave

TITOLO I.

DELLA COSTRUZIONE DELLA NAVE.

133. — In questo libro trovano la loro disciplina i rapporti relativi alla proprietà ed all'armamento della nave. La sistemazione instaurata dal codice, ha avuto di mira una netta distinzione tra i due ordini di rapporti, che non era molto chiara nelle diverse fonti legislative che regolavano la materia. Dal che derivavano rilevanti difficoltà sopratutto nella coordinazione delle norme privatistiche con quelle pubblicistiche, che a taluno erano sembrate ispirarsi a diversi sistemi.

Il titolo primo del libro è dedicato alla costruzione della nave.

134. — La disciplina della materia viene innanzitutto inquadrata attraverso la statuizione relativa all'obbligo di costruire le navi in cantieri e stabilimenti all'uopo abilitati (art. 232). Al fine di rendere facile l'attuazione del controllo che il Registro italiano navale, l'autorità marittima e quella preposta alla disciplina della navigazione interna esplicano sulla costruzione delle navi, l'art. 233 stabilisce che l'imprenditore della costruzione deve farne preventiva dichiarazione all'ufficio del luogo dove è intrapresa la costruzione dello scafo, indicando il nome di chi dirige la costruzione, il cantiere e lo stabilimento in cui saranno costruiti lo scafo e le macchine motrici. Tale dichiarazione deve essere annotata nel registro delle navi in costruzione. Questo registro, nel quale sono fissati tutti gli elementi di maggiore rilievo relativi alla costruzione, non persegue soltanto una finalità di carattere tecnico-amministrativo, ma ha anche una notevole rilevanza privatistica, in quanto è inteso a stabilire una adeguata forma di pubblicità dei rapporti di carattere privato concernenti le navi in costruzione.

134. — Quanto alla forma del contratto di costruzione e delle successive modifiche e revoche, l'art. 237 stabilisce che esso deve esser fatto, a pena di nullità, per atto scritto. Si viene, quindi, a porre un regime più rigoroso di quello sancito dall'art. 481 del vecchio codice di commercio, perchè lo scritto è richiesto ad *substantiam* e non soltanto ad *probationem*. Tale sistema di maggior rigore è parso più adeguato in rapporto al nuovo ordinamento della pubblicità dei modi di acquisto della proprietà e degli altri diritti reali. Per le navi minori e per i galleggianti di piccolo tonnellaggio ho, tuttavia, stabilito il principio che il contratto di costruzione può essere fatto anche verbalmente (articolo 237, 2° comma).

Siccome poi alla trascrizione nei registri delle navi in costruzione è condizionata l'opponibilità ai terzi dei negozi relativi alle navi predette, l'art. 238 pone in rilievo che la pubblicità di tali negozi deve attuarsi mediante la trascrizione nel registro delle navi in costruzione. In mancanza di questa pubblicità, l'articolo predetto stabilisce la presunzione semplice che la nave si considera costruita per conto dello stesso costruttore.

135. — Determinate le norme speciali al contratto di costruzione, ho rinviato per quanto non è disposto alle norme del codice civile sul contratto di appalto (art. 241), nel quale, il contratto di costruzione si inquadra. Anche per quanto concerne l'azione di responsabilità mi sono uniformato alla norma del codice civile (art. 1667). La prescrizione di tale azione si compie col decorso di due anni dalla consegna dell'opera (art. 240). Ho in tali termini modificato, seguendo un criterio intermedio, la disposizione del progetto 1940, che come termine di prescrizione stabiliva un anno dall'inizio della navigazione e, in ogni caso, tre anni dalla consegna dell'opera. Mi è parso infatti non del tutto rispondente a criteri logici ed alle esigenze pratiche far decorrere la prescrizione dall'inizio della navigazione, la quale può interrompersi appena che sia iniziata e, d'altro canto, l'inizio può tardare per speciali circostanze indipendenti dalla volontà del costruttore.

Ho completato la norma stabilendo, in armonia a quanto sancisce il codice civile, che la responsabilità del costruttore può essere sempre opposta in via di eccezione, purchè il committente abbia nel termine di due anni dalla consegna dell'opera denunziata la difformità o il vizio.

136. — Non mi è sembrato, poi, opportuno disciplinare espressamente gli effetti della morte del costruttore o del direttore dei lavori nel contratto di costruzione, poichè l'ipotesi stessa rientra nel disposto dell'art. 1674 cod. civ. e tale disciplina si uniforma all'interpretazione dell'art. 482 ultimo comma del vecchio codice di commercio, sostenuta dalla più autorevole dottrina.

137. — Chiarendo ed integrando la disciplina tradizionale, l'art. 242 regola la forma e la pubblicità degli atti relativi alla proprietà ed agli altri diritti reali sulle navi in costruzione e loro carati. Tali atti, tranne che si tratti di navi minori o di galleggianti di piccolo tonnellaggio, devono essere fatti per iscritto e, per essere opposti ai terzi, devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro ove la nave in costruzione è iscritta. Questa pubblicità non ha soltanto l'effetto di determinare il soggetto per il cui conto avviene la costruzione, ma sottopone il bene al regime speciale stabilito per i mobili iscritti in pubblici registri; pertanto essa adempie alle stesse finalità perseguite dalle normali forme di pubblicità.

138. — L'art. 243 contiene le norme relative al varo della nave e richiede per esso il preventivo consenso del committente o della maggioranza dei committenti, allo scopo di mettere costoro in grado di fare quelle verifiche che sono possibili solo quando la nave è all'asciutto. Tuttavia la tutela del committente non può essere spinta fino al punto di convertirsi in un ingiustificato danno per il costruttore. Ho perciò stabilito nell'ultimo capoverso dell'articolo, con una disposizione che non ha precedenti legislativi, che in caso di ritardo ingiustificato nella prestazione del consenso, l'ufficio di iscrizione della nave può, su richiesta dell'interessato, autorizzare il varo.

TITOLO II.

DELLA PROPRIETÀ DELLA NAVE.

CAPO I.

Della proprietà.

139. — In conformità a quanto disponeva l'art. 480 codice commercio, ma con maggiore chiarezza, mi è sembrato opportuno fissare nella prima norma del titolo (art. 245) ripetendo una norma del codice civile, il principio secondo il quale, in quanto non sia diversamente stabilito, le navi sono soggette alla disciplina dei beni mobili. Questo principio assume un rilievo pratico notevole, essendo la nave un bene mobile soggetto a registrazione e, pertanto, al pari degli altri mobili registrati, assoggettato talvolta dalla legge ad un regime analogo a quello dei beni immobili: così, ad esempio, in tema di pubblicità e di diritti di garanzia.

A delineare completamente il regime giuridico degli elementi che compongono la nave occorreva, poi, definire il regime delle pertinenze e cioè il regime delle cose che nel codice di commercio erano designate come *accessori*. A ciò provvede l'art. 246, che dopo avere elencate le pertinenze più importanti (imbarcazioni, attrezzi e strumenti, arredi), ne fissa un concetto generale secondo il quale sono pertinenze tutte le cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento della nave, anche se la destinazione non è effettuata dal proprietario o dal titolare di un diritto reale sulla nave.

Il concetto di pertinenza della nave, si viene, quindi, a distaccare dal concetto di pertinenza fissato dall'art. 817 del codice civile soltanto in relazione al soggetto che determina la destinazione, perchè secondo la norma del codice civile, questa può essere effettuata soltanto dal proprietario della cosa principale o da chi ha un diritto reale sulla medesima. Per risolvere una questione molto dibattuta, l'articolo 247 stabilisce il principio che la proprietà aliena delle pertinenze non può essere opposta ai terzi di buona fede che hanno acquistato diritti sulla nave, se l'alienità non risulta da scrittura anteriore avente data certa ovvero dall'inventario di bordo. Ho equiparato alla scrittura avente data certa l'inventario di bordo, fondandomi sul rilievo che in tale registro sono elencati e descritti tutti i beni in dotazione della nave, e, pertanto, esso si presta agevolmente a determinare il sorgere della pertinenza.

Del pari, per risolvere in conformità di quanto stabilisce il 3° comma dell'art. 818 del codice civile, una grave questione di recente dibattuta in giurisprudenza, ho stabilito nel capoverso dell'art. 247 che quando la proprietà aliena della pertinenza non risulta dai documenti predetti, la cessazione della qualità di pertinenza non è opponibile ai terzi i quali abbiano anteriormente acquistato diritti sulla nave. Mi è sembrato, infatti che, in tal caso, dovesse prevalere sul diritto non reso pubblico del proprietario della pertinenza, il diritto dei terzi che avevano acquistato credendo che la pertinenza stessa appartenesse all'alienante.

Chiaro è anche il principio ispiratore dell'art. 248: se sulla cosa diventata pertinenza preesistevano diritti alieni, questi non possono essere opposti ai terzi di buona fede, se non risultano da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo.

140. — Norme precise regolano la forma degli atti costitutivi o traslativi di proprietà e di altri diritti reali su navi o carati di navi stipulati nel Regno: tali atti, salva la possibilità di accordo verbale per le navi minori e i galleggianti di piccolo tonnellaggio, devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. Qualora gli atti stessi si compiano all'estero, sono competenti a riceverli i regi ufficiali consolari (art. 249).

141. — Alla disciplina della pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi provvedono gli articoli 250 a 257. Nel quadro della nuova codificazione ragioni sistematiche hanno consigliato di riunire nel libro della tutela dei diritti del codice civile la disciplina della pubblicità mobiliare e quella della pubblicità immobiliare.

Pertanto nel codice della navigazione è stato sufficiente prevedere esplicitamente solo le forme nelle quali la pubblicità deve compiersi, e l'autorità a ciò competente. Diversamente dal progetto 1940 che disciplinava in un titolo autonomo le forme della pubblicità e l'autorità competente ad eseguire le prescritte trascrizioni e annotazioni con riferimento alla proprietà navale, ed inseriva le norme sulla pubblicità del contratto di costruzione e sulla pubblicità dell'armamento nei titoli dedicati, rispettivamente, alla costruzione e all'impresa di navigazione, ho ritenuto più conforme a precisi criteri sistematici inserire nei rispettivi titoli della costruzione, della proprietà e dell'ipoteca le disposizioni sulla pubblicità, mentre la pubblicità dell'armamento (della quale è stato necessario disciplinare anche gli effetti) è rimasta nella sua originaria sede. Nel quadro generale del codice poi mi è parso opportuno regolare particolarmente e minutamente — per la sua maggiore importanza — la pubblicità degli atti relativi alla proprietà e ad altri diritti reali su nave, rinviando poi a queste norme, per quanto possibile, nel determinare la disciplina della pubblicità della costruzione e dell'ipoteca e, in parte, di quella dell'armamento.

Nel regolare le forme nelle quali si effettua la pubblicazione degli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà e di altri diritti reali su navi ho apportato al regime

vigente — quale risulta dal codice di commercio e dal relativo regolamento nonchè dal regolamento al codice per la marina mercantile — una innovazione atta a rendere più semplice e sicura la pubblicazione medesima. Attualmente, infatti, si discute se ai fini privati (ai fini cioè della pubblicità) sia necessaria, oltre alla trascrizione dell'atto nel registro giornaliero, la trascrizione di esso nel registro di iscrizione della nave. Ma qualunque sia la soluzione da dare *de iure condito* a tale controversia, in sede di riforma mi è parso necessario considerare come la trascrizione nel registro giornaliero rappresenti, nel sistema della pubblicità navale, una formalità non del tutto giustificata, che in gran parte deriva dal nostro sistema della trascrizione immobiliare, il quale appunto a ciò è costretto per la più volte lamentata mancanza di un catasto, che invece esiste per la nave, ed è costituito appunto dal registro d'iscrizione. Pertanto il codice, nell'art. 250, dà esclusiva rilevanza alla trascrizione nel registro d'iscrizione.

Inoltre, tenendo conto della distinzione tra navi maggiori, navi minori e galleggianti ho riservato il tradizionale sistema della doppia formalità della trascrizione nella matricola e dell'annotazione sulle carte di bordo (atto di nazionalità) alle sole navi maggiori, essendomi parso che non sussistessero di fatto sufficienti garanzie per introdurre per le navi minori una annotazione sulla licenza.

142. — Fissata in via di principio la competenza dell'ufficio d'iscrizione per l'esecuzione della pubblicità, il codice prevede, nell'art. 251, come eccezione il caso in cui l'atto da pubblicare si riferisca ad una nave maggiore, trovantesi fuori del porto d'iscrizione. In tal caso, la pubblicità può essere richiesta all'autorità marittima o consolare del porto nel quale la nave si trova. Detta autorità, a differenza di quanto accade per il diritto fino ad ora vigente che limita l'ipotesi a quella di nave all'estero e prescrive la trascrizione dell'atto nei registri del consolato, non compie altra formalità che quella dell'annotazione sull'atto di nazionalità, richiesta in via generale dall'art. 256, e trasmette i documenti che le sono stati consegnati all'ufficio d'iscrizione per la trascrizione nella matricola della nave.

143. — Per quanto riguarda le forme del titolo da trascrivere ho fatto rinvio alla disciplina generale prevista dal libro della tutela dei diritti. Tuttavia mi è parso conveniente estendere alle navi ed ai galleggianti di minore tonnellaggio il sistema della dichiarazione verbale di vendita che già ha fatto buona prova rispetto agli autoveicoli.

Per quello poi che attiene ai documenti da presentare da chi domanda la pubblicità sono state riprodotte nell'art. 253, con le necessarie integrazioni, le disposizioni del libro della tutela dei diritti.

Stabilita in via generale la necessità di corredare la richiesta di pubblicità relativa ad una nave maggiore con la esibizione dell'atto di nazionalità, il codice prevede il caso in cui la pubblicità viene richiesta all'ufficio del porto d'iscrizione e l'atto di nazionalità non può esibirsi perchè la nave si trova fuori di detto porto. In tale caso la trascrizione dell'atto si compie egualmente, ma al più presto deve esserne eseguita l'annotazione sull'atto di nazionalità (art. 255, 2° comma).

144. — Le norme relative all'esecuzione della pubblicità da parte dell'ufficio d'iscrizione della nave saranno integrate con disposizioni del regolamento. Nel codice ho voluto fissare le linee direttive secondo le quali detta pubblicità deve compiersi, sottolineando sopratutto l'innovazione apportata, con l'abolizione del registro giornaliero, cui viene sostituito un repertorio a soli effetti interni dell'ufficio (art. 256).

145. — Un'innovazione che deve essere sottolineata è quella attuata con la disposizione dell'art. 257 che fissa la prevalenza delle trascrizioni sulla matricola nei confronti delle annotazioni sull'atto di nazionalità. La disposizione, che capovolge il regime vigente, mi è parsa più rispondente, da un lato, alla maggiore importanza attribuita nel regime di pubblicità del codice alla matricola, dall'altro, alla necessità di dare la maggior sicurezza a coloro che trattano con il proprietario della nave, il quale di regola si trova nel porto d'iscrizione.

CAPO II.

Della comproprietà.

146. — Con le norme del presente capo il codice stabilisce una nuova disciplina del complesso fenomeno della comproprietà navale. Tale disciplina è ispirata al duplice intento di rendere più agile lo svolgimento di questa particolare forma di comunione e di garantire, nello stesso tempo, i diritti dei partecipanti.

Ho ritenuto opportuno, con l'art. 258, di designare in ventiquattro carati le quote di partecipazione nella proprietà della nave. Tale sistema era stato abbandonato dal progetto 1931 per una divisione in cento carati, che non era aderente alla secolare tradizione in materia, ed inoltre offriva il grave inconveniente di segnare una pregiudizievole difformità tra la disciplina legislativa e l'attuale situazione di fatto.

147. — Ho del pari conservato nell'art. 259 il principio tradizionale, secondo il quale le deliberazioni prese dalla maggioranza, previa convocazione di tutti i caratisti, vincolano la minoranza per tutto quanto concerne l'*interesse comune*. Questa formula, già consacrata dall'art. 495 del codice di commercio, rappresenta una deroga alle disposizioni del codice civile in materia di comunione, perchè estende i poteri della maggioranza ad ogni questione di interesse comune ed assorbe di conseguenza, l'usuale distinzione tra atti di amministrazione ed atti di disposizione. Si regola, così la comunione navale con quella necessaria maggiore agilità di una comproprietà che ha per fine una gestione commerciale.

Tuttavia, nel caso in cui un solo comproprietario detenga la maggioranza dei carati ho stabilito nel secondo capoverso dell'art. 259 che le determinazioni del caratista in maggioranza vincolano la minoranza, relativamente agli atti di ordinaria amministrazione, anche se prese senza la convocazione degli altri caratisti, purchè siano ad essi comunicate entro otto giorni con lettera raccomandata. Il particolare oggetto di queste deliberazioni che concernono atti di ordinaria amministrazione e la persistenza della maggioranza in un solo caratista, chiariscono il fondamento della disposizione che attribuisce al caratista il potere di deliberare senza il bisogno di convocare gli altri caratisti. Naturalmente, come risulta chiaro dalla disposizione, l'obbligo della convocazione preventiva sussiste quando le deliberazioni concernono atti di straordinaria amministrazione. Quando, invece, non si possono prendere deliberazioni per difetto di maggioranza, mi è sembrato opportuno, ai fini di non intralciare l'attività della comunione, attribuire, nell'art. 261, la facoltà di provvedere, su domanda di uno o più caratisti, al tribunale nella cui circoscrizione è l'ufficio di iscrizione. Anche in questo caso la decisione deve ispirarsi al soddisfacimento dell'interesse comune: appare, perciò, chiaro come il tribunale abbia un largo potere discrezionale nel determinare la sussistenza dell'interesse. Questa disposizione rappresenta una specifica applicazione del principio contenuto nel quarto comma dell'art. 1105 del codice civile.

Al criterio fondamentale della prevalenza dei poteri della maggioranza per quanto concerne l'interesse comune l'articolo 260 apporta una deroga qualora si tratti di innovazioni o riparazioni che comportino spese eccedenti la metà del valore della nave, accertata dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale ovvero in altro modo convenuto da tutti i comproprietari. In tal caso i proprietari dissenzienti possono chiedere lo scioglimento della comunione (e cioè la vendita della nave), salva agli altri comproprietari la facoltà di acquistare le loro quote.

148. — Ho, poi, regolato in questa sede, inquadrandola nella disciplina della maggioranza, la questione dell'ipotecabilità della nave comune. Il codice segna in materia due principii: l'uno, secondo il quale il comproprietario della nave non può senza il consenso della maggioranza, ipotecare i suoi carati (art. 263). Tale disposizione è conforme a quella contenuta nel terzo comma dell'art. 15 del R. decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1816. L'art. 262 fissa poi l'altro principio, secondo il quale, per poter prescindere dall'intervento autorizzativo del tribunale, ai fini di ipotecare la nave, occorre la maggioranza di almeno due terzi dei carati. In questi sensi mi è parso opportuno modificare il secondo comma dell'art. 15 del R. decreto-legge citato, che per l'ipotecabilità dell'intera nave richiedeva la maggioranza dei proprietari e la preventiva autorizzazione del tribunale, il quale doveva provvedere sentita la minoranza.

149. — Data la particolare rilevanza nella vita della comunione, della vendita della nave, l'art. 264 richiede, poi, per essa la deliberazione ad unanimità. Ma non mi è sembrato opportuno escludere, anche per non comprimere la volontà dei comproprietari, la possibilità della vendita, qualora essa sia richiesta da tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà dei carati.

Ritornando al sistema dell'abrogato codice di commercio, il secondo comma dell'art. 264 stabilisce che in tal caso la vendita deve essere autorizzata con decreto del tribunale, sentiti i dissenzienti, e deve avvenire all'incanto. Quando invece i comproprietari che domandano la vendita rappresentino almeno un quarto dei carati e concorrano gravi ed urgenti motivi, ho attribuito del pari al tribunale il potere di accertare la gravità e di autorizzare la vendita, sentiti in contraddittorio i dissenzienti.

Ho soppresso la norma dell'art. 227 del progetto 1940 che disciplinava l'abbandono agli assicuratori e richiedeva per tale atto la maggioranza dei comproprietari e l'omologazione del tribunale. Mi è sembrato, infatti, che essendo l'abbandono un atto nell'interesse comune che incide nell'esecuzione del contratto di assicurazione, sia sufficiente la norma dell'art. 259. In questo caso infatti, la maggioranza non fa che scegliere uno dei due mezzi di liquidazione dell'assicurazione.

TITOLO III.

DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE

CAPO I.

Dell'armatore.

150. — Fissato il regime della proprietà, il codice disciplina l'impresa di navigazione. Sono stato molto indeciso se iniziare la trattazione della materia con la definizione dell'armatore. Dell'opportunità di non conservare l'art. 52 cod. mar. merc. mi ha convinto la considerazione che, data la chiara scissione legislativa del regime della proprietà da quello dell'armamento, la figura dell'armatore viene a delinearsi con sufficiente chiarezza e vengono pertanto eliminati molti dubbi che potevano sorgere dalla poco precisa disciplina della materia contenuta nelle diverse fonti normative abrogate. Del resto la definizione d'armatore, anche se non esplicitamente formulata, può ritenersi implicita nell'art. 265 primo comma, secondo il quale si configura come armatore colui che imprende la navigazione, sia o no proprietario della nave.

L'art. 265 regola inoltre la dichiarazione di armatore. L'obbligo di provvedere a tale dichiarazione viene posto, secondo una chiara esigenza logica e pratica, a carico dell'armatore. Tuttavia, poichè la sanzione della inosservanza di tale obbligo incide sul proprietario il quale viene presunto fino a prova contraria armatore (art. 272), si riconosce anche al proprietario, che non assuma l'esercizio della nave, la facoltà di sostituirsi all'armatore nel compiere la dichiarazione. In tale modo viene confermato il regime vigente sulla base di una più esatta impostazione. Nel caso in cui sussista una separazione tra le due figure del proprietario o del titolare di altro diritto reale di godimento sulla nave e dell'armatore, l'art. 269, primo comma, stabilisce che la dichiarazione di armatore deve essere accompagnata dalla copia del titolo che conferisce l'uso della nave.

Qualora l'esercizio della nave sia assunto dai comproprietari, che si costituiscono in società di armamento, mi è parso opportuno di utilizzare, ai fini della dichiarazione di armatore, le forme di pubblicità dell'atto di costituzione della società di armamento e dell'atto di nomina del gerente, previste rispettivamente dagli articoli 279 e 282. Ho pertanto stabilito che tali formalità tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Per la dichiarazione di armatore relativa all'esercizio delle navi addette alla navigazione interna ho adottato un criterio ancora più semplice: a norma dell'art. 266 è riconosciuta efficacia di dichiarazione d'armatore all'annotazione, nei registri di iscrizione della nave, dell'atto di concessione o di autorizzazione per il servizio di trasporto o di rimorchio, perchè la concessione importa appunto la costituzione di una impresa di navigazione.

Analogamente a quanto prescrive l'art. 147 per il proprietario, l'art. 267 impone all'armatore, che non è domiciliato nel luogo dove si trova l'ufficio di iscrizione della nave e del galleggiante, di designare un rappresentante. Tale designazione, come quella fatta dal proprietario, esplica efficacia soltanto nei confronti dell'autorità amministrativa e non attribuisce al soggetto che ne è investito poteri rappresentativi dell'armatore nei confronti di altri soggetti.

Questa minuta e completa disciplina, in gran parte originale, sempre ispirata allo scopo di apportare in una materia assai delicata una linea di chiarezza, pone la dichiarazione di armatore in primo piano nel quadro del regime stabilito dal codice, il quale addossa all'armatore la responsabilità delle obbligazioni inerenti all'impresa di navigazione ed imposta, come ho già rilevato, su salde basi la distinzione tra le due figure del proprietario e dell'armatore, già chiara alla dottrina malgrado le cennate incertezze della terminologia della legge.

151. — Avendo ritenuto di dover accogliere il regime di responsabilità esclusiva dell'armatore per le obbligazioni inerenti all'impresa di navigazione, mi è sembrato necessario porre i terzi in grado di conoscere in ogni momento chi sia l'armatore della nave. Ho perciò stabilito nell'art. 271 che la dichiarazione di armatore, la quale può esser fatta con scrittura autenticata ovvero verbalmente, deve essere trascritta nei registri d'iscrizione della nave o del galleggiante, e, quando si tratti di nave maggiore, anche annotata sull'atto di nazionalità.

Seguendo il sistema al quale si ispira la disciplina generale della pubblicità contenuta nel codice, ho sancito, nell'ultimo comma dell'articolo, che nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni nell'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Così la disciplina del codice, attraverso la dichiarazione di armatore da un lao e la pubblicità di tale dichiarazione, dall'altro, non solo elimina le incertezze alle quali ha dato luogo la formulazione dell'art. 483 del codice di commercio, ma attua un regime di efficace tutela dei terzi. Come ho infatti aceennato, in mancanza della dichiarazione, si presume armatore il proprietario (art. 272). Per quanto concerne i comproprietari, mi è sembrato di non dover seguire il principio contenuto nel secondo comma dell'art. 220 del progetto del 1931, il quale, nel caso di comproprietà, stabiliva che qualora mancasse la dichiarazione di armatore si dovesse presumere armatore il proprietario di più della metà dei carati, « rimanendo però gerente nei rapporti con gli altri comproprietari », o, in mancanza, tutti i caratisti. Non mi è sembrato che una tale norma si armonizzasse con le linee del sistema, perchè in mancanza di quella pubblicità che a norma del terzo comma dell'art. 265, tien luogo della dichiarazione di armatore, si presumono armatori, in ogni caso, tutti i caratisti, in quanto partecipi della società di armamento.

152. — Nell'art. 274 ho fissato i principii fondamentali in materia di responsabilità dell'armatore che, alla loro volta, costituiscono la derivazione di un più generale principio posto alla base del sistema attuato dal codice, secondo il quale sul titolare della gestione della nave incidono i rischi relativi alla gestione medesima. Ripetendo una formula ormai tradizionale ho stabilito che l'armatore è responsabile dei fatti — vale a dire di ogni forma di attività dell'equipaggio, ivi compreso il comandante — e delle obbligazioni contratte dal comandante, sempre che gli uni e le altre concernano la nave e la spedizione. Con ciò ho inteso innanzi tutto chiarire che l'armatore è tenuto sia per i fatti leciti che per i fatti illeciti, sempre che questi siano posti in essere nell'esercizio di attribuzioni e mansioni affidate, dal preponente o dalla legge rispettivamente, al comandante e agli altri membri dell'equipaggio. Mi è sembrato poi non solo equo, ma anche giuridicamente fondato, escludere la responsabilità dell'armatore per l'inadempimento degli obblighi di assistenza e di salvataggio e degli altri obblighi legali del comandante, come capo della spedizione. Rispetto a questi obblighi, il comandante è direttamente e personalmente tenuto e, di conseguenza, viene meno la base per attribuire la relativa responsabilità all'armatore.

153. — Un problema di fondamentale importanza e che si può dire conferisca profondamente a determinare la fisionomia di una legislazione, è quello della disciplina della limitazione della responsabilità dell'armatore. Non ho esitato, al riguardo, a risolvere in senso negativo il problema dell'opportunità di riprodurre nel codice il sistema di limitazione della responsabilità dei proprietari di navi, accolto dalla Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 ed introdotto in Italia dalla legge 25 maggio 1939 n. 868.

Molte critiche sono state mosse da varie parti sul terreno giuridico al regime di limitazione adottato dalla Convenzione, sullo stampo del diritto nord-americano ed inglese.

Ma anche ammesso in ipotesi che i vantaggi di avere una legge eguale a quella dei grandi paesi marittimi, siano tali e tanti da rendere sopportabile un regime meno favorevole pel nostro armamento, ed accettabile un meccanismo complicato come quello della Convenzione e della legge del 1939, allo stato delle cose, e forse ancora per molto tempo, indubbiamente non si riscontrerebbero neppure questi ipotetici vantaggi.

Molti paesi marittimi, tra i maggiori, non hanno firmata la Convenzione, nè vi hanno poi aderito: così, ad es. gli Stati Uniti e l'Olanda. Anzi l'Olanda nel suo codice del 1927 ha accordato ai propri armatori un limite di responsabilità assai più vantaggioso. L'Inghilterra, la Germania ed il Giappone non hanno ratificato. La Francia ha deliberato fin dal 1935, ma non depositato la ratifica. Solo il Belgio, la Danimarca e la Cina hanno adottato, in tutto o in parte, i principii della Convenzione; gli altri Stati scandinavi hanno francamente dichiarato di voler seguire l'esempio della Germania.

Nell'attuale situazione mi è sembrato opportuno prescindere dall'applicazione in Italia del regime internazionale.

Il sistema franco-italiano dell'abbandono, a causa della disciplina rudimentale che aveva ricevuto dal codice di commercio, mentre in genere non era applicato dal grande armamento, poteva risolversi in una insufficiente tutela degli interessi dei creditori. In questa delicata materia, è necessario considerare tutti gli interessi che sono in gioco. Così, anzitutto gli interessi dei piccoli armatori, che meritano di essere incoraggiati e tutelati nell'esercizio della loro rischiosa industria: se il regime del codice di commercio era congegnato in modo da tornare utile solo alle minori imprese, è desiderabile che il nuovo regime non offra l'opposto e più grave inconveniente di essere giovevole solo ai grandi armatori. Un istituto che nasce in regime corporativo deve tenere egualmente conto delle esigenze di tutte le categorie interessate: quindi delle imprese armatoriali maggiori e minori da un lato, dei loro creditori dall'altro. A quest'ultimo proposito mi si è posta anzi la necessità di correggere una delle principali deficienze presentate dal nostro tradizionale istituto dell'abbandono, capace di risolversi in un esonero quasi totale nelle ipotesi estreme di perdita effettiva ed economica della nave: necessità, che la stessa Federazione degli armatori, con sensibilità superiore ai puri interessi di categoria, ha riconosciuto.

Tenuto dunque conto di tutti gli aspetti del problema, ivi compreso il voto espresso dagli interessati diretti per il tramite della loro Federazione, mi è parso opportuno sancire un sistema di limitazione del debito complessivo dell'armatore che, pur accettando quel che può avere di buono il regime di Bruxelles, sia non solo più semplice di questo, ma sopratutto più consono ai principii generali ed ai criteri del nostro ordinamento giuridico.

154. — Ispirandomi a tali direttive, ho accolto il seguente sistema: il debito complessivo dell'armatore per obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni del viaggio e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, viene limitato, su domanda dell'armatore stesso, al valore della nave al momento della domanda di limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia nè inferiore al quinto nè maggiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio (art. 275). Per intuitive ragioni è opportuno ammettere l'armatore a limitare il suo debito, anche quando abbia intrapreso un nuovo viaggio. Ma l'adeguamento della limitazione a ciascun viaggio, principio che è alla base del sistema attuato dal codice, esige che se una nuova spedizione sia iniziata e nel corso di questa l'armatore faccia domanda di limitazione nei confronti dei creditori di un viaggio anteriore, il limite non possa determinarsi in un momento posteriore a quello della fine del viaggio, rispetto al quale sono sorte le obbligazioni cui la limitazione si riferisce.

Il quinto o i due quinti del valore pongono rispettivamente il limite minimo e massimo del debito, in guisa da assicurare una giusta protezione degli interessi dell'armatore, e nel tempo stesso da evitare che la limitazione si risolva in un esonero totale nei confronti dei creditori. Al valore della nave

si aggiunge l'ammontare del nolo e degli altri proventi lordi della spedizione. Mi è sembrato giusto che l'armatore il quale può sgravarsi degli oneri relativi ad una spedizione e farli ricadere sui creditori, debba corrispondere ai creditori stessi un ammontare pari ai proventi della spedizione.

La sola eccezione fatta ai fini della limitazione concerne le obbligazioni derivanti da dolo o colpa grave dell'armatore, in considerazione dell'elemento subiettivo che è alla base di queste obbligazioni. Non sono eccettuate le obbligazioni per i salari e gli emolumenti dell'equipaggio, come nell'art. 491 dell'abrogato codice di commercio, giacchè esse sono garantite dal privilegio, ed il grado di questo fornisce, almeno nella maggior parte dei casi, garanzia per il pagamento. Esigenze di semplicità di sistema, e ad un tempo l'esistenza di privilegi a garanzia delle altre categorie di creditori per obbligazioni inerenti alla spedizione, mi hanno indotto a non introdurre ulteriori eccezioni alla regola.

Il riferimento specifico e ripetuto al viaggio, nel testo della norma, ha lo scopo di chiarire che sulla somma limite possono concorrere soltanto i creditori di un singolo viaggio: e ciò per evitare gli inconvenienti che avrebbe certamente determinato un sistema, secondo il quale sugli stessi beni concorressero i creditori di varie e diverse spedizioni. Naturalmente, poi, i creditori di un singolo viaggio concorrono nella somma alla quale è limitato il debito, secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione (art. 275, 2° comma).

L'art. 276 stabilisce a quale momento di debba far riferimento per determinare il valore della nave. Come criterio di massima si è seguito quello di fissare il limite in relazione al valore della nave al momento, in cui la limitazione è richiesta, e quale punto estremo di riferimento si è segnato quello del valore della nave alla fine del viaggio, per conseguire, come ho già osservato, sotto ogni aspetto l'adeguamento della limitazione a ciascun viaggio. Ma esigenze pratiche di tutela degli interessi dei creditori, da un lato, e dell'armatore, dall'altro, giustificano il temperamento di tale criterio, attuato mediante l'introduzione dei limiti minimo e massimo indicati dall'art. 273.

In tal modo vengono in sostanza a delinearsi due ipotesi fondamentali. Gli estremi della prima ipotesi ricorrono quando il valore della nave al momento cade tra un quinto e due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio; gli estremi della seconda ipotesi ricorrono quando il valore della nave al momento non è compresa in questi limiti. La disciplina stabilita per la prima ipotesi si sostanzia nell'assunzione (agli effetti della formazione della somma limite) del valore della nave al momento; la disciplina stabilita per la seconda ipotesi si sostanzia nell'assunzione di un quinto o di due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio.

Per eliminare le questioni sorte, nel vigente sistema dell'abbandono, ho esplicitamente stabilito nell'art. 277 che agli effetti della limitazione, il nolo deve essere computato secondo il suo ammontare lordo. Il nolo è, naturalmente, quello guadagnato dall'armatore, e non dal noleggiatore vettore. Gli altri proventi della spedizione e cioè ogni altro corrispettivo dell'impiego della nave, sono stati compresi nel computo della somma limite in conformità dei voti della dottrina e per le esigenze logiche che sono alla base del sistema.

CAPO II.

Della società di armamento tra comproprietari.

155. — La società di armamento rappresenta un istituto nuovo, che ho ritenuto opportuno creare, al fine di disciplinare in maniera adeguata la cosiddetta fase dinamica della comproprietà navale, cioè la comproprietà con armamento diretto della nave comune, eliminando così al tempo stesso una grave anomalia dommatica ed una fonte inesauribile di incertezze e di controversie.

Sulla base del diritto fin'ora vigente, infatti, mentre una corrente dottrinale e giurisprudenziale riteneva che l'esercizio dell'armamento diretto da parte dei comproprietari non alterasse la situazione giuridica, e quindi lasciasse sussistere una pura e semplice comunione, un indirizzo autorevole riscontrava in tal caso gli estremi di un ente sociale, ed era quindi costretto ad affermare, quando naturalmente non vi fosse stata una regolare costituzione, una società di fatto, senza che peraltro si fosse giunti, anche nell'ambito di tale indirizzo, ad una soluzione univoca per quanto concerne la individuazione dei soci (se cioè fossero tali soltanto i caratisti consenzienti, o anche quelli dissenzienti). Ora è evidente da un lato quali e quante diversità derivassero nella disciplina da applicare, in rapporto alle due soluzioni; e dall'altro come fosse inopportuna la possibilità di dover adottare uno schema, per sua natura anormale, per configurare una situazione di fatto normale.

Partendo dunque dal presupposto che il punto essenziale del problema stesse in ciò, che la situazione creata dal fatto di una gestione diretta della nave da parte dei comproprietari racchiude in sè stessa gli estremi di un rapporto sociale, mentre i comproprietari, prima di addivenire a una tale gestione, non si curavano per solito di costituire una società secondo le forme previste dal nostro ordinamento giuridico, ho considerato la possibilità di tre soluzioni: stabilire espressamente una obbligatoria adeguazione della forma giuridica alla sostanza concreta (imponendo ai comproprietari la costituzione di una società); porre una disciplina legislativa la quale compia la regolarizzazione dei rapporti (qualificando in maniera rispondente alla sostanza lo stato di fatto che viene ad esser creato dalla gestione della nave in comune); predisporre uno schema di società, semplice e adeguato alle peculiari esigenze del caso (inducendo in tal modo gli interessati alla volontaria regolarizzazione dei rapporti). Tra queste soluzioni ho prescelto l'ultima, la quale, se pur non elimina totalmente la possibilità di casi per così dire non regolarizzati, mantiene tuttavia l'intervento della legge nei confini che ad essa sono più confacenti, e d'altra parte appresta all'interprete una traccia sicura per la soluzione dei problemi che in ogni caso possono sussistere.

156. — Lo schema tracciato consta di poche norme, le quali hanno il compito di dare alla società di armamento una disciplina che, pur essendo semplice e aderente alle esigenze della materia, presenti adeguate garanzie per i terzi. Queste norme trovano naturale completamento nella disciplina generale, in quanto naturalmente si inquadrano, seguendo la gerarchia delle fonti stabilita dall'art. 1, e in base alle peculiari caratteristiche di ogni singola fattispecie, nel molteplice regime delle società predisposto dal codice civile.

L'art. 278 regola nel primo comma la costituzione della società di armamento; la deliberazione a maggioranza, ivi prevista a tal fine accanto alla scrittura privata, attiene ancora alla vita della comproprietà semplice, ma segna il passaggio dalla fase statica alla fase dinamica. Il secondo comma chiarisce che anche i caratisti dissenzienti sono soci (in quanto infatti sono obbligati a conferire nella gestione comune l'uso delle loro quote di comproprietà) e fissa a un tempo la ragione di partecipazione alla società di questi come dei consenzienti. La distinzione tra quota di comproprietà e quota sociale andava posta con chiarezza, per intuitive ragioni di carattere teorico e di rilievo pratico; ma considerazioni di natura equitativa mi hanno poi indotto a fissare, nel quadro

di tale netta distinzione, che le quote di partecipazione alla società corrispondano alle quote di partecipazione alla comproprietà, poichè, una volta ammessa la costituzione della società con deliberazione della semplice maggioranza, era necessario tutelare gli interessi della minoranza dissenziente. Naturalmente la ragione vien meno, e quindi la ripartizione delle quote può essere anche diversamente fissata, quando la costituzione della società avviene per volontà unanime di tutti i comproprietari.

157. — Gli articoli 279 a 282 disciplinano la pubblicità dell'atto di costituzione della società e della nomina del gerente. Il regime fissato al riguardo è dettagliato e rigoroso, poichè, volendo disporre, anzichè una responsabilità solidale dei soci (quale forse risulterebbe più consona da un punto di vista teorico), una responsabilità pro quota di ciascuno di essi (quale meglio risponde alle esigenze pratiche), occorreva adeguatamente tutelare gli interessi dei terzi.

Un regime di pubblicità rispondente a tali esigenze è stato curato disponendo che debbono essere resi pubblici dai comproprietari, o, quando costoro non vi provvedono, dal gerente, le clausole principali stabilite nell'atto costitutivo o nella deliberazione, il nome e la indicazione dei poteri del gerente, e, nel caso di deliberazione presa a maggioranza, i nomi e le quote dei caratisti dissenzienti. E' evidente l'interesse che quest'ultima indicazione presenta per i terzi, e quindi la necessità ch'essa sia resa pubblica. La pubblicità è stata sancita, naturalmente, anche per le deliberazioni di variazioni o di scioglimento della società; e quanto alla forma di tale pubblicità il miglior sistema è sembrato quello della trascrizione nel registro di iscrizione della nave, integrata, per le navi munite dell'atto di nazionalità, dall'annotazione sull'atto stesso.

Relativamente poi alla nomina del gerente, può darsi che questa abbia luogo tanto con l'atto costitutivo o con la deliberazione dei caratisti, quanto in un momento successivo. In tal caso, si è ammesso il gerente a render pubblico l'atto dal quale risultano i poteri conferitigli, se i caratisti non vi abbiano provveduto; ed anzi, in previsione della ipotesi che i comproprietari non si siano curati nemmeno di render pubblico l'atto costitutivo o la deliberazione di armamento, si è ammesso il gerente ad adempiere alle forme di pubblicità relative a tali atti (art. 282).

158. — Posta una tale disciplina della pubblicità, così per la costituzione della società come per la nomina del gerente, e stabilito un tal collegamento, sempre a questo riguardo, tra i due fatti diversi ma strettamente collegati fra loro, il duplice regime della responsabilità, dei soci e del gerente, si viene a porre armonico e semplice: quando la pubblicità sia compiuta, ciascun socio è responsabile verso i terzi delle obbligazioni assunte per la gestione comune, soltanto in ragione della rispettiva quota (art. 283, primo comma), e il gerente non è personalmente responsabile (art. 284). L'inadempimento all'obbligo della pubblicità priva invece soci e gerente del beneficio di un tale favorevole regime, e tale sanzione colpisce naturalmente l'inadempiente. Tuttavia, se l'obbligo della pubblicità relativa alla costituzione grava soltanto sui comproprietari mentre quello della pubblicità relativa alla nomina del gerente grava tanto sui soci che sul gerente stesso, la pubblicità della costituzione effettuata dal gerente anzichè dai comproprietari, ha, a beneficio di questi ultimi, gli stessi effetti della pubblicità effettuata da essi medesimi. Ho infatti considerato che, siccome la sanzione mira ad assicurare nei terzi la conoscenza dell'esistenza della società, non vi fosse ragione di ricorrervi ogni qual volta tale scopo sia comunque raggiunto.

La responsabilità personale del gerente in caso di mancata pubblicità della sua nomina risponde a un criterio parallelo a quello stabilito per le società soggette a registrazione e non registrate. Il gerente risponde, in tal caso, personalmente, tanto se sia ad un tempo comproprietario, quanto se non lo sia. Normalmente per il gerente comproprietario la responsabilità personale nell'ipotesi in questione discenderà dal disposto della norma che regola la responsabilità dei soci. Ma può darsi che i comproprietari abbiano pubblicato l'atto costitutivo o la deliberazione di costituzione della società e non si siano curati di render noto il nome del gerente: di qui la dizione generica dell'art. 284, che non fa distinzione se il gerente sia o meno comproprietario.

159. — A favore dei comproprietari dissenzienti mi è poi sembrato giusto ed opportuno stabilire un beneficio particolare, che cioè la loro responsabilità non possa superare l'ammontare della rispettiva quota di partecipazione nella proprietà della nave (art. 285). Costoro, per un ordine di motivi che si ricongiunge appunto al fenomeno delle società coattive, sono obbligati a partecipare alla gestione sociale, e ragione del loro dissenso può ben essere appunto quella di una scarsa fiducia nel successo economico di tale gestione. La legge, se per rendere attuabile la deliberazione della maggioranza vincola la volontà della minoranza, deve poi provvedere alla tutela degli interessi dei comproprietari dissenzienti.

L'ultimo comma dell'art. 283 costituisce una norma di raccordo, ed ha lo scopo di precisare che la limitazione del debito armatoriale trova applicazione anche nel caso di gestione di nave comune, sovrapponendosi alla limitazione per così dire individuale della responsabilità dei soci, fissata particolarmente per questa ipotesi di armamento. Limitato il debito della società armatrice, ciascun socio ne risponde unicamente in proporzione, e, se dissenziente, nel limite della propria quota.

160. — Viene poi il problema della ripartizione degli utili e delle perdite fra i soci. La norma relativa (art. 285) costituisce la logica applicazione delle premesse poste in tema di partecipazione dei soci alla società e di responsabilità dei dissenzienti: la ripartizione avviene in proporzione delle quote di comproprietà, a meno che non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione o nella deliberazione presa all'unanimità; i comproprietari dissenzienti possono liberarsi dalla partecipazione alle perdite abbandonando le proprie quote. Da ciò discende naturalmente la necessità di configurare i conferimenti dei soci, diversi dalle quote di comproprietà navale, sempre che non vi sia un diverso regime convenuto all'unanimità, come mutui concessi alla società. Ora, le anticipazioni di denaro da parte dei comproprietari non costituiscono certo un fenomeno eccezionale, bensì un'ipotesi che deve considerarsi normale in quanto imprescindibile per la gestione della società. Tali anticipazioni avrebbero pertanto i caratteri per essere considerati conferimenti di capitale, ed esser quindi compresi anzitutto nella ripartizione delle quote della società, poi correlativamente nella ripartizione degli utili e delle perdite. Senonchè la complessità connessa all'adozione di questo criterio (per la necessità di equiparare, ai fini di un'unica valutazione, beni di carattere diverso), e ancor più l'opportunità di tutelare i caratisti dissenzienti (i quali potrebbero venir gravemente danneggiati, posto che su di essi non grava un obbligo di conferimenti in denaro), mi hanno indotto alla soluzione contraria. Naturalmente il criterio che, in vista di tali motivi, viene bandito dalla disciplina legislativa, potrà essere peraltro e forse, normalmente, sarà adottato dagli interessati, quando questi si accordino all'unanimità sulle clausole del contratto sociale.

161. — Chiude la disciplina della società di armamento una norma (art. 286) sul recesso di comproprietari componenti dell'equipaggio nel caso di congedo. Questa disposizione risponde a un'antica tradizione del nostro ordinamento (art. 494 cod. comm.), estendendone l'applicazione dalla sola figura del comandante all'intero equipaggio, e in sostanza costituisce una forma di tutela del lavoro marittimo, quando questo si associa nello stesso individuo a un elemento capitalistico sia pur ridotto e secondario. E' interesse del progredire della popolazione lavoratrice, e quindi dello Stato, che il fattore lavoro non sia condotto a disgiungersi dal fattore capitale: ora, consentire al socio arruolato di recedere dalla comproprietà nella quale non gli è più consentito di prestare la propria opera di marittimo, significa nella maggior parte dei casi permettergli di entrare in un'altra comproprietà, in cui una tale prestazione gli divenga nuovamente possibile.

CAPO III.

Del raccomandatario.

162. — In questo capo è disciplinata per la prima volta nelle nostre leggi, in base ai risultati più recenti della dottrina, la figura del raccomandatario, il quale provvede, nell'interesse dell'armatore, per quanto attiene all'armamento della nave, e del vettore, per quanto concerne l'industria dei trasporti, all'adempimento delle operazioni commerciali relative alle navi in arrivo ed in partenza.

Ho inquadrato nell'art. 287, risolvendo una questione assai dibattuta, il rapporto di raccomandazione nelle linee del mandato con rappresentanza. Ciò naturalmente non esclude che qualora nel rapporto di raccomandazione sussistano quegli elementi che — secondo il codice civile — qualificano l'institore, il raccomandatario assuma tale figura; mentre quando agisce per conto dell'armatore o del vettore, ma non in nome proprio, esso assume la figura di mandatario senza rappresentanza. Qualora invece al raccomandatario sia conferito stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione dei contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, sono applicabili le norme sul contratto di agenzia (art. 290).

163. — Non mi è parso necessario di disciplinare, in questo capo, la figura del raccomandatario di società straniera, che ha dato luogo a notevoli questioni. Mi è sembrato, infatti, che, qualsiasi opinione si accolga al riguardo tra quelle seguite dalla dottrina e dalla giurisprudenza, la soluzione del problema debba discendere dalle norme stabilite dal codice civile per le società straniere che stabiliscono nel Regno sedi secondarie o stabilimenti con procuratori.

Naturalmente qualora il raccomandatario sia un preposto di un'impresa di armamento non costituita sotto la forma di società, non vi può essere dubbio sull'applicabilità delle norme stabilite in questo codice, anche per quanto concerne la pubblicità.

164. — Ho risolto nell'art. 288 esplicitamente l'altra dibattuta questione della rappresentanza processuale del raccomandatario, stabilendo che il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in nome dell'armatore o del vettore, entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza sostanziale.

La rappresentanza processuale si viene così a configurare come rappresentanza *ex lege*, e come tale, indipendente da qualsiasi specifico conferimento di poteri da parte del preponente.

165. — Per evitare gli inconvenienti cui ha dato luogo la mancanza di pubblicità, infine, ho stabilito nell'art. 289 le formalità pubblicitarie della procura, delle successive modifiche e della revoca, prescrivendo il deposito della procura per estratto, a cura del preponente o del raccomandatario, presso l'ufficio di porto nel quale il raccomandatario esercita le sue attribuzioni. Il comandante di porto, oltre che degli estremi della procura, deve prendere nota in apposito registro dei poteri conferiti al raccomandatario e ne deve dare comunicazione al consiglio provinciale delle corporazioni. Per il raccomandatario-istitore, ai fini di evitare una duplice pubblicità avente le stesse finalità, ho stabilito nell'art. 291 che la pubblicità prevista da questo codice tiene il luogo di quella stabilita dal codice civile. Le forme di pubblicità stabilite dal presente codice non costituiscono un duplicato rispetto alle formalità prescritte dalla legge 29 aprile 1940, n. 496, sull'istituzione di elenchi dei raccomandatari, perchè le formalità stabilite in questa legge hanno riguardo al conferimento della capacità di esercitare le funzioni di raccomandatario, e non all'esercizio concreto che trova la sua disciplina nelle norme del codice.

Il raccomandatario, mandatario senza rappresentanza, non è invece soggetto a pubblicità, perchè agendo esso in nome proprio, vien meno la esigenza di rendere noto ai terzi il conferimento dei poteri da parte del preponente.

Ho precisato, nell'ultimo comma dell'art. 289, le conseguenze dell'inadempimento della pubblicità disponendo, analogamente a quanto stabiliscono gli articoli 2206 e 2207 del codice civile, che in tal caso la rappresentanza del raccomandatario si presume generale e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, modifiche o la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza nel momento in cui fu concluso l'affare.

CAPO IV.

Del comandante della nave.

166. — Le norme del presente capo, opportunamente integrate rispetto a quelle contenute nel progetto 1940, disciplinano, insieme con la rappresentanza dell'armatore, quei poteri del comandante come conducente della nave e come capo della spedizione, nonchè quelle attribuzioni relative al carico, che con interessi privati presentano una più stretta connessione. Viene così a risultare una disciplina completa della figura del comandante, che presupponendo la forma normale di preposizione per nomina dell'armatore, espressamente prevista nell'art. 273, regola le ipotesi eccezionali di preposizione per surrogazione legale o per nomina dell'autorità preposta alla navigazione marittima o interna o dell'autorità consolare (art. 293).

Nella sistemazione dei singoli articoli, dopo alcune norme intese a definire la figura del comandante, i suoi poteri e le sue attribuzioni in generale (artt. 295-296), ho specificamente determinato i doveri del comandante anteriori alla partenza della nave, consistenti nell'accertarsi di persona che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, convenientemente armata ed equipaggiata, ben caricata e stivata (art. 297).

L'art. 295, secondo comma, sulle orme della più corretta dottrina, chiarisce la distinzione tra la rappresentanza dell'armatore ed i poteri legali, che al comandante sono conferiti dalla legge per il buon fine della spedizione e che appunto in vista di questo loro scopo non possono ricondursi alla rappresentanza, essendo esercitati nel comune interesse della nave e del carico.

L'ultima parte dell'articolo 297, la quale, ripetendo l'articolo 502 cod. comm. stabilisce che il comandante deve accer-

tarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata, pone con sufficiente chiarezza il criterio per la determinazione della responsabilità del comandante, nel caso che le merci non siano sistemate nella nave secondo le regole della buona tecnica. Anche quando lo stivaggio è eseguito da personale specializzato delle imprese portuali, il comandante deve sorvegliare le operazioni relative alla collocazione e alla distribuzione del carico nelle stive, e risponde pertanto dei danni, che dall'inosservanza di questo obbligo siano derivati.

167. — Successivamente ho regolato i doveri ed i poteri relativi al corso del viaggio. Precisando la dizione dell'articolo 504 del codice di commercio, secondo il quale il capitano deve comandare personalmente la nave all'ingresso ed all'uscita dei porti, dei seni, dei canali e dei fiumi, ho stabilito nell'art. 298 che il comandante deve dirigere personalmente la manovra, nelle predette località, ed in quelle in cui la navigazione presenti particolari difficoltà, anche quando sia obbligato a valersi di un pilota. Parimenti tra i doveri del comandante nel corso del viaggio si inquadra, oltre che l'obbligo di portare a bordo i prescritti documenti e di curare che i libri di bordo siano regolarmente tenuti (art. 299), anche l'obbligo di provvedere al rifornimento delle provviste di bordo e di ogni altra cosa indispensabile alla sicura e regolare navigazione. A tal fine al comandante è stata lasciata una larga sfera di discrezionalità nella scelta dei mezzi, che solo in via indicativa sono enumerati nell'art. 300.

A norma dell'art. 300, in caso di estrema necessità il comandante può impiegare le merci esistenti a bordo, salvo il pagamento del loro valore, secondo i criteri fissati dall'articolo 308. Se non riesce possibile, nemmeno con l'adozione di questo provvedimento, sopperire alla mancanza di provviste di bordo, il comandante ha il potere di ridurre le razioni di viveri dovute all'equipaggio e ai passeggeri (art. 301). Enunciando specificamente e precisando un principio, già implicito nell'ordinamento precedente, mi è sembrato utile delimitare in tal caso la discrezionalità del comandante; a questo fine risponde l'avvertimento che la riduzione della razione dei viveri deve essere fatta in rapporto alle normali previsioni di un possibile rifornimento. Per una maggiore garanzia ho poi stabilito che le cause e la portata dei provvedimenti presi devono risultare da processo verbale, sottoscritto dagli ufficiali della nave o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio; ma per evitare frequenti ripetizioni ho rinviato ad una norma, collocata alla fine del capo in esame, la disciplina del processo verbale in riferimento alle varie ipotesi, in cui tale documentazione è richiesta.

168. — Esigenze sistematiche mi hanno indotto a trasportare in questa sede le norme sui poteri del comandante in materia di provvedimenti eccezionali, compiuti per la salvezza della spedizione, che nel codice di commercio si trovavano inopportunamente frammiste con quelle relative alla contribuzione alle avarie comuni. A tal fine provvede l'art. 302, il primo comma del quale consacra testualmente il principio della « salvezza comune ». Tale principio mi è sembrato preferibile a quello del « comune vantaggio », sia dal punto di vista razionale che da quello pratico, tenuto conto fra l'altro della possibilità di accordi specifici al riguardo con gli interessati mediante le comunicazioni radiotelegrafiche. Il detto principio inoltre è conforme all'indirizzo seguito nelle Regole di York ed Anversa e nelle principali legislazioni.

Il primo comma dell'art. 302 raggruppa e coordina razionalmente le diverse possibilità che si aprono al comandante per la salvezza della spedizione, e che sono quelle di provvedere con i mezzi di cui egli dispone nel momento del pericolo (c. d. avarie danni), o con i mezzi che gli possono essere forniti da altre navi (assistenza e salvataggio), o con mezzi che egli può procurarsi riparando in un porto (c. d. avarie spese). Tale raggruppamento serve, in particolare, a classificare le spese per assistenza e salvataggio tra le spese di avaria comune. La formulazione di questo comma elimina inoltre la necessità di una definizione delle avarie comuni.

Il secondo ed il terzo comma dell'articolo in esame coordinano le norme che regolano il provvedimento del comandante per il compimento di un'avaria danno, con le norme che devono regolare il provvedimento del comandante per il compimento di un'avaria spesa.

In tal modo si è razionalmente integrata ed esaurita la disciplina di questa materia (compimento del provvedimento volontario), e si è altresì risolto un punto fondamentale, che è quello di stabilire che nel caso di vendita di merci o di attrezzi, effettuata per fronteggiare una spesa di avaria comune, è appunto questa spesa che costituisce l'avaria comune, mentre la vendita fatta a tale scopo mediato esorbita dall'istituto e va quindi disciplinata secondo le norme altrove stabilite in proposito. Questa soluzione, che pare razionale ed equa, ha delle conseguenze pratiche rilevantissime: determina, infatti, ad esempio, che nel caso di stipulazione della clausola franco avaria reciproca l'onere del sacrificio compiuto rimane a carico del vettore e non del caricatore le cui merci sono state vendute; che nel caso di vendita di merci caricate sopra coperta o di attrezzi non registrati, il cui danno o la cui perdita per provvedimento volontario non sono ammessi in avaria comune, la spesa incontrata è tuttavia un'avaria comune, e in tal modo vengono reintegrati nel loro avere così il vettore proprietario degli attrezzi come, a norma dell'art. 308, il caricatore per le merci. La manifesta equità di tali conseguenze dimostra l'opportunità della norma, malgrado che essa possa forse apparire in contrasto con una delle interpretazioni possibili della regola XXI di York ed Anversa.

Anche per i provvedimenti, presi ai sensi dell'articolo in esame, ho prescritto infine che le loro cause e la loro portata debbano risultare dal processo verbale, previsto dall'art. 314.

169. — Ho regolato nell'art. 304 il tradizionale istituto della relazione di mare, alla quale il comandante è tenuto qualora nel corso del viaggio si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, al carico ed alle persone. Il valore probatorio della relazione è stato poi chiarito nelle disposizioni processuali (art. 584 ultimo comma).

Alla denominazione di relazione di mare è stata sostituita quella di relazione di eventi straordinari, essendo ormai lo istituto disciplinato anche per la navigazione interna.

L'art. 305 riproduce la norma, contenuta nell'art. 520 del codice di commercio, che vieta la scaricazione della nave prima della verifica della relazione, salvi i casi di urgenza. Tale norma è necessaria per assicurare la rispondenza alla realtà della situazione di fatto risultante all'arrivo, ai fini di eventuali accertamenti.

170. — Svolgendo il principio, genericamente enunciato nell'art. 295, l'art. 306 stabilisce il criterio limite e l'estensione della rappresentanza dell'armatore. Tale rappresentanza sussiste solo nei luoghi dove non sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri e si estende a tutti gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione, compresa la facoltà di arruolare o congedare componenti dell'equipaggio.

In tal guisa, il limite posto dall'art. 306 corrisponde alla interpretazione dell'articolo 506 cod. comm., concordemente accolta dalla dottrina. Tale criterio mi è parso preferibile, anche dal punto di vista logico, a quello del riferimento al porto di immatricolazione della nave, accolto da qualche legislazione straniera.

In conformità di una pratica generalmente seguita, ho disposto nel primo comma dell'articolo in esame che la rappresentanza del comandante sussiste anche nel luogo, dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante, per le operazioni relative alla gestione giornaliera della nave, in considerazione, fra l'altro, della lieve entità economica delle operazioni predette.

L'ultimo comma della norma provvede, infine, alla tutela dei terzi che in buona fede abbiano contrattato col comandante, stabilendo che la presenza dell'armatore o del suo rappresentante è opponibile ai terzi solo quando costoro ne erano a conoscenza. Tale conoscenza deve logicamente riferirsi al momento della conclusione dell'affare. Poichè si può fondatamente ritenere che l'armatore sia presente nel luogo del suo domicilio, e che del pari il rappresentante sia presente nel luogo relativamente al quale gli è stata conferita la procura debitamente pubblicata, l'ultima parte del comma in esame dispone che in questi casi la presenza dell'armatore o di un suo rappresentante si presumono noti all'interessato fino a prova contraria.

171. — Nell'art. 307 ho regolato i poteri attribuiti al comandante per provvedere ad urgenti esigenze della nave ovvero della continuazione del viaggio.

Per adeguare la norma alla intensa celerità del commercio moderno, ho semplificato nei limiti del possibile le formalità richieste dall'art. 509 cod. comm. A tal fine ho disposto che il comandante non debba dare avviso all'armatore, quando si tratti di procurarsi i mezzi per operazioni di lieve entità, relative alla gestione della nave, e che in tal caso inoltre l'autorizzazione dell'autorità giudiziaria occorra soltanto se il comandante debba procedere al pegno o alla vendita del carico. Nei riguardi dei caricatori e dei destinatari, l'avviso, sempre che sia possibile, deve darsi solo quando il comandante è costretto a ricorrere al pegno o alla vendita del carico, e soltanto a coloro i cui beni siano colpiti dal provvedimento del comandante.

Secondo i principii mi è parso chiaro che il negozio, concluso tra il comandante ed i terzi, che prestino danaro, facciano forniture o acquistino il carico, non vincoli l'armatore se non siano state adempiute le formalità richieste dalla legge (processo verbale, sottoscritto dagli ufficiali di coperta o in mancanza dai principali componenti dell'equipaggio; autorizzazione dell'autorità giudiziaria). Non mi è sembrato perciò necessario, nonostante le incertezze della dottrina, chiarire esplicitamente questo punto.

172. — Nell'art. 308 ho stabilito i criteri per l'indennizzo degli aventi diritto al carico, che siano colpiti dal provvedimento del comandante, nei casi previsti dagli articol 300 e 307. Ho chiarito anzitutto che l'obbligo di rimborsare gli aventi diritto incombe all'armatore, dato che il comandante agisce in rappresentanza di costui; ed ho poi integrato, con la previsione delle varie possibili ipotesi, le incomplete disposizioni in materia del codice di commercio, per ciascuna ipotesi cercando di stabilire un criterio adeguato.

In massima, ho stabilito che per le merci impiegate o vendute si debba rimborsare agli aventi diritto il valore, che esse avrebbero avuto all'arrivo nel luogo di destinazione, e per le pertinenze di proprietà aliena, le quali siano vendute, il prezzo ricavato dalla vendita, o il maggior valore che avevano al momento della vendita. Ho mantenuta poi la soluzione equitativa, accolta dall'art. 575, 3° comma cod. comm., che nel caso di perdita della nave prevedeva un diverso criterio, tale soluzione adeguando da un lato all'ipotesi di vendita di pertinenze di proprietà aliena, e dall'altro restringendone l'applicazione, per intuitive esigenze logiche, ai soli casi di perdita della nave per causa non imputabile all'armatore. Se la nave è perduta anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione, per le merci è dovuto soltanto il valore, che esse avevano al momento dell'impiego, o il prezzo ricavato dalla vendita; per le pertinenze, è dovuto del pari soltanto il prezzo ricavato dalla vendita.

Se poi le pertinenze o le merci sono state date in pegno, in linea di massima l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione; qualora lo svincolo non sia possibile, per causa non imputabile agli aventi diritto, è dovuta una somma, pari al valore delle merci all'arrivo nel porto di destinazione, o al valore delle pertinenze al momento in cui sono state date in pegno. Se infine la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, questi deve soltanto una somma, pari a quella in garanzia della quale le pertinenze o le merci sono state date in pegno. In tal guisa, la previsione della norma risulta completa, e tale da eliminare le incertezze che erano sorte in passato.

173. — Ho adottato, per i poteri processuali che al comandante sono attribuiti per conto e nell'interesse dell'armatore, lo stesso criterio limite seguito nell'art. 306 per la rappresentanza del comandante, in tal senso modificando l'art. 510 cod. comm. Ho chiarito inoltre, in conformità dei voti della dottrina, che l'armatore può impugnare le sentenze, emesse in contraddittorio del comandante (art. 309).

174. — L'art. 310 disciplina, in riferimento alla fase dinamica della comproprietà navale, configurata dal codice come società di armamento, il tradizionale potere del comandante di procurarsi i mezzi occorrenti, in caso di rifiuto di alcuno dei comproprietari a contribuire alle spese necessarie per la spedizione, prendendo il danaro a prestito sulla quota di partecipazione del comproprietario renitente.

Ho mantenuto, nell'art. 311, un altro potere tradizionale del comandante, e cioè quello di vendere la nave, divenuta assolutamente innavigabile. Ho limitato tuttavia tale potere unicamente al caso di estrema urgenza. Tanto l'esistenza di questo estremo, quanto la innavigabilità assoluta della nave devono essere accertate dall'autorità giudiziaria, alla quale il comandante richieda l'autorizzazione di procedere alla vendita.

175. — In previsione delle ipotesi, nelle quali sia opportuno che il comandante tuteli gli interessi degli aventi diritto al carico, al di fuori dell'esercizio dei suoi poteri di rappresentante dell'armatore, o dei poteri legali che gli sono attribuiti come capo della spedizione, ho imposto al comandante l'obbligo di gestire gli interessi delle dette persone. Per coordinare tuttavia i poteri del comandante con quelli che, nei porti di approdo, siano stati eventualmente conferiti ai rappresentanti dei caricatori o dei destinatari, ho stabilito che, sempre che la presenza di tali rappresetnanti sia nota al comandante, egli debba possibilmente rivolgersi ad essi, ed attenersi alle loro istruzioni (art. 312).

176. — L'art. 313 regola la responsabilità del comandante in caso di danni sofferti dalla nave durante il pilotaggio. Il regime, seguito da tale articolo, per quanto concerne il contenuto della prova, che il comandante deve fornire, risulta opportunamente coordinato con l'art. 93, secondo il quale il pilota risponde dei danni subiti dalla nave, quando venga provato che tali danni sono derivati da inesattezze delle informazioni e indicazioni da lui fornite. In coerenza di ciò ho disposto che il comandante a sua volta risponde, se non prova che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni, fornite dal pilota.

Mi sono limitato a dettare in argomento soltanto questa norma perchè, dopo un maturo esame, mi è parso che la disciplina della responsabilità del comandante risultasse chiaramente dai principii, e che non occorressero in materia norme particolari. Ho soppresso pertanto anche l'art. 268 del progetto 1940, il quale del resto costituiva soltanto una ripetizione di ovvi principii di diritto comune.

177. — Nelle due ultime norme (articoli 314 e 315) ho regolato il processo verbale, nel quale il comandante deve far constare le cause e la portata dei provvedimenti, presi a sensi degli articoli 300 a 302 e 307, ed ho precisato, una volta per tutte, quale sia l'autorità competente a ricevere la relazione di eventi straordinarii e a dare l'autorizzazione, richiesta dalle norme di questo capo. La soluzione adottata, di dettare in due disposizioni finali la disciplina dei punti in esame, risponde ad un'evidente esigenza di semplificazione, e vale ad evitare frequenti e inopportune ripetizioni.

CAPO V.

Dell'equipaggio.

178. — La disciplina dell'equipaggio non si allontana nelle linee generali da quella delle leggi abrogate. Mi sono preoccupato tuttavia di apportarvi miglioramenti formali, oltre a modificazioni di carattere sostanziale.

L'art. 316 riproduce, allargandone l'ambito, l'art. 521 del codice di commercio. Quest'ultima disposizione, assai poco felicemente formulata (poichè dalla sua dizione letterale sembrava che il personale di macchina non fosse, al pari delle altre persone ivi indicate, iscritto sul ruolo di equipaggio), comprendeva nell'equipaggio solamente le persone, addette al servizio tecnico della navigazione, e non pure quelle addette ai servizi complementari di bordo, alle quali si riferivano invece altre disposizioni, che dell'equipaggio parlavano in un senso più lato (così ad esempio, gli artt. 323 e 481 reg. cod. mar. merc.). Ma se i servizi complementari, ancora al tempo in cui fu emanato il codice di commercio e per vari anni successivi, erano di tanto modesta entità ed importanza che potevano provvedervi gli stessi marinai, di fronte allo sviluppo della navigazione e al radicale mutamento delle caratteristiche delle navi da trasporto passeggieri, detti servizi hanno assunto una tale complessità e varietà, da imporre l'assunzione di personale specializzato. Così, con l'accrescersi del numero delle persone, abitualmente addette a tali servizi, e con il formarsi di masse di lavoratori specializzati, si è sentita l'esigenza di un più saldo inquadramento di questi lavoratori nella compagine dell'equipaggio; e il movimento legislativo ha proceduto nel senso dell'equiparazione del personale civile a quello tecnico.

Tenuto conto di queste esigenze, rispecchiate già dell'accennato orientamento legislativo, dell'equipaggio ho dato nell'art. 316 una definizione, comprensiva anche del personale addetto ai servizi complementari. Secondo questo articolo, infatti, l'equipaggio della nave marittima è costituito dal comandante, che ne è il capo, dagli ufficiali e da tutte le persono arruolate per il servizio della nave, e quindi anche dal personale adibito a servizi complementari, che secondo la disciplina disposta dal codice è assunto con contratto di arruolamento. L'equipaggio delle navi della navigazione interna è costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutti gli altri iscritti nei registri del personale navigante (del quale fa parte anche il personale addetto ai servizi complementari), imbarcati per il servizio della nave.

Nell'ultimo comma dell'articolo 316 ho risolto, nel senso seguito già dalla prevalente dottrina, la questione dell'appartenenza del pilota all'equipaggio della nave, chiarendo così il disposto dell'art. 56 cod. mar. merc. Il pilota fa parte dell'equipaggio durante il periodo in cui presta servizio a bordo.

179. — Nell'art. 317 ho specificato i poteri dell'autorità marittima, relativi all'applicazione delle norme di legge e delle norme corporative riguardanti la composizione e la forza minima dell'equipaggio e, nell'ambito di questa, la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina e dei relativi gradi.

Ho affermato che il potere normativo spetta alla legge ed — entro i limiti di questa — alle norme corporative, perchè mi è sembrato che la disciplina di così delicata materia postulasse la garanzia della legge. Ma ho utilizzato, sulla base del sistema generale di gerarchia delle fonti legislative, la collaborazione degli organi corporativi.

180. — Per quanto concerne la nazionalità dei componenti dell'equipaggio, ho seguito nell'art. 318 criteri più rigorosi di quelli sanciti nell'art. 71 del codice per la marina mercantile. Questo articolo disponeva, nel secondo comma, che, oltre il capitano o padrone, dovevano essere nazionali i componenti dell'equipaggio per due terzi. Nel primo comma dell'art. 318 ho stabilito invece, per quanto concerne le navi nazionali armate nei porti del Regno, che l'equipaggio deve essere interamente composto da cittadini italiani. E' data tuttavia, in caso di particolare necessità, al Ministro per le comunicazioni facoltà di autorizzare stranieri, in misura non superiore ad un terzo dell'intero equipaggio, a far parte del personale di bassa forza.

Criteri meno rigorosi dovevano essere stabiliti per l'arruolamento nei porti esteri: ho tuttavia condizionato l'assunzione di stranieri in tali località alla mancanza di marittimi italiani (e rispettivamente di personale navigante della navigazione interna) disponibili ed ho limitato nel numero (fino ad un quarto dell'intero equipaggio) e nel tempo (viaggio da compiere) tale assunzione. E' sempre data facoltà, qualora concorrano speciali esigenze, all'autorità consolare di autorizzare l'assunzione di stranieri in misura superiore ad un quarto (art. 319).

181. — In conformità di quanto aveva stabilito la Conferenza di Genova sul lavoro marittimo, resa esecutiva col Regio decreto 27 dicembre 1925, n. 2545, ho sancito nell'art. 320 che i minori degli anni diciotto non possono essere adibiti al servizio di macchina.

Nelle due ultime disposizioni di questo capo (artt. 321 e 322) ho regolato, rispettivamente per la navigazione marittima e per quella interna, la gerarchia di bordo, vale a dire il rapporto di subordinazione tra i componenti dell'equipaggio. Naturalmente la graduazione gerarchica si basa sull'esercizio effettivo delle funzioni e, pur fondandosi sui titoli professionali, ne prescinde qualora le funzioni non coincidano coi titoli.

Mi è parso infine opportuno chiarire, che il pilota, durante il periodo in cui presta servizio a bordo, è equiparato al primo ufficiale, nella navigazione marittima, e al capo timoniere nella navigazione interna. Tale equiparazione tiene conto delle particolari esigenze dell'una e dell'altra specie di navigazione, ed è intesa a conferire al pilota una situazione adeguata alle funzioni da lui esplicate a bordo.

TITOLO IV.

DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

182. — La questione preliminare, che ho dovuto affrontare nella disciplina dell'arruolamento, concerne i rapporti fra tale disciplina e quella stabilita dalle norme corporative. Occorreva cioè decidere in quale misura il regolamento del rapporto di arruolamento dovesse essere contenuto nel codice della navigazione ed in quale misura potesse essere rimesso alla produzione normativa degli organi corporativi.

Al riguardo mi è parsa anzitutto assolutamente inaccettabile la proposta di sopprimere nel codice ogni disposizione sul contratto di arruolamento, ed ho poi considerato con riserva anche la tendenza a ridurre notevolmente il contenuto di questa parte.

Infatti per l'arruolamento non si trattava di decidere se si dovessero o no codificare le norme corporative; bensì se si dovesse o no eliminare o mutilare una disciplina, che si trovava nel codice di commercio e che conteneva l'essenza di tutte le provvidenze giuridiche ed economiche relative ai marittimi. Il contratto di arruolamento ha, poi, una posizione del tutto particolare rispetto agli altri contratti di lavoro: esso, infatti, non concerne soltanto il rapporto di lavoro, ma serve a costituire un equipaggio e presuppone l'iscrizione marittima, che inquadra i lavoratori del mare in una specie di milizia amministrativa. L'organizzazione della gente di mare, per le sue finalità amministrative, politiche e militari, preesiste e coesiste con l'organizzazione sindacale. Essa attua una tutela professionale e sociale dei marittimi, con speciali opere di assistenza e di previdenza. Esiste cioè un vero e proprio stato giuridico della gente di mare, ed il contratto di arruolamento, formando gli equipaggi delle navi, con l'iscrizione nei relativi ruoli, dà vita e movimento allo stato giuridico dei marittimi.

Pertanto il contratto di arruolamento, pur essendo per il suo contenuto patrimoniale non dissimile dagli altri contratti di lavoro, costituisce parte integrante e insopprimibile di tutto un sistema di istituti pubblicistici, organicamente collegati e interdipendenti.

In un ordinamento siffatto, così fortemente e compiutamente congegnato, mi è parso che sarebbe del tutto ingiustificato estromettere dal codice, anche solo in parte, la disciplina dell'arruolamento.

Accogliendo questa soluzione, si diverge alquanto dalla via prescelta dal progetto 1931, il quale aveva ridotto al minimo possibile le norme sul contratto di arruolamento contenute nel codice, salvo ad ovviare alle lacune che in tal modo inevitabilmente si creavano nel regolamento legislativo dello istituto, con rinvii ai contratti collettivi. Questi rinvii assumevano una duplice forma; da un lato si stabiliva che il contratto di arruolamento dovesse contenere a pena di nullità disposizioni su determinati oggetti, la disciplina dei quali non era egualmente richiesta negli altri contratti collettivi; d'altro lato, si regolava spesso una situazione in modo incompiuto, rinviando per le necessarie norme integrative ai contratti collettivi.

Ma questi metodi mi sono sembrati entrambi inaccettabili. I requisiti dei contratti collettivi sono stabiliti da disposizioni generali delle nostre leggi alle quali non sembra opportuno apportare deroghe in un testo legislativo speciale. D'altra parte, il rinviare ai contratti collettivi ed alle altre norme corporative per il completamento di norme dettate nel codice, non è sembrato procedimento corretto. Infatti, prescindendo dal rilevare che i contratti collettivi possono mancare, sia pure temporaneamente e per talune categorie della gente di mare, le norme del codice devono essere autonome e complete, in modo da potere in ogni caso trovare applicazione, indipendentemente dalle norme corporative.

Mi è parso pertanto opportuno formulare un complesso di disposizioni atte a dare al contratto di arruolamento una sufficiente disciplina, anche indipendentemente da altre fonti normative che possano regolare più compiutamente l'istituto ed adeguarlo alle mutevoli condizioni dell'economia.

D'altro canto mi sono preoccupato dell'inconveniente di limitare eccessivamente l'autonomia delle categorie interessate e di impedire così il necessario, continuo adeguamento della materia, attraverso le norme corporative, alle esigenze della navigazione. Ma ad evitare questo inconveniente, non poteva bastare l'attribuire ad alcune norme del codice carattere dispositivo, rendendole derogabili sia dalle parti, nei contratti individuali, sia attraverso la produzione normativa degli organi corporativi. Dato l'interesse pubblico che è connesso a molte delle disposizioni concernenti il contratto di arruolamento, il margine di derogabilità delle norme stesse da riconoscersi ai privati contraenti non può essere molto esteso. D'altra parte le norme corporative e il contratto individuale non possono essere posti sullo stesso piano; mentre infatti le norme predette danno garanzia di assicurare quell'equo componimento degli interessi del datore di lavoro e del lavoratore, che il legislatore si propone, eguale affidamento non può dare il contratto individuale. Mi è sembrato quindi che fosse giustificata una ripartizione delle norme del codice in materia in modo da distinguere fra esse quelle di carattere cogente, quelle derogabili soltanto dalle norme corporative, e quelle derogabili anche dai contratti individuali. L'adozione di questo criterio ha consentito di delineare nel codice con una notevole completezza il rapporto di arruolamento, senza limitare eccessivamente la progressiva evoluzione del rapporto, attraverso la produzione degli organi corporativi.

183. — Per quanto concerne l'ordine delle disposizioni del capo in esame, ho avuto cura che esso rispondesse ad un criterio sistematico, determinato sostanzialmente dalla successione logica delle diverse fasi del rapporto di arruolamento: formazione del contratto, effetti del contratto, cessazione e risoluzione di esso, diritti conseguenziali alla cessazione ed alla risoluzione. La rigorosa osservanza di questo ordine sistematico ha consentito una chiarificazione di talune materie. Tale, per esempio, quella relativa alla cessazione del contratto, che era regolata in modo disorganico e spesso in via indiretta: nella disciplina vigente molte delle ipotesi di cessazione del contratto risultavano, infatti, di riflesso dalle norme relative al rimpatrio, con la conseguenza che non sempre riusciva chiaro se l'obbligo del rimpatrio fosse una conseguenza del rapporto di arruolamento, ovvero fosse una prestazione dovuta in forza del rapporto stesso, il quale, nonostante lo sbarco del marittimo, conservasse una sia pure temporanea efficacia.

CAPO I.

Della formazione del contratto.

184. — In questo capo sono raggruppate le norme concernenti la formazione del contratto, che disciplinano, oltre alle varie figure dell'arruolamento, i requisiti subiettivi del lavoratore e quelli relativi alla forma e al contenuto del negozio.

L'art. 323 menziona l'obbligo dell'iscritto nelle matricole della gente di mare di sottoporsi a visita medica prima di stipulare il contratto. Per quanto concerne i casi e le modalità della visita ho rinviato alle leggi ed ai regolamenti speciali,

che disciplinano con dettaglio la materia. Tra tali fonti è particolarmente notevole il r. d. l. 14 dicembre 1933, n. 1773, sull'accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare.

185. — La capacità a stipulare il contratto è prevista dall'art. 324. Siccome la capacità, in materia, dei minori che hanno compiuto gli anni diciotto è già riconosciuta dall'art. 3 del nuovo codice civile, l'art. 302 regola la situazione dei minori di età inferiore. Nei confronti di questi, mi è parso opportuno riconoscere, in conformità di quanto già stabiliva il quarto comma dell'art. 73 cod. mar. merc., la capacità negli stessi termini stabiliti dal citato articolo del codice civile, a condizione però che per la iscrizione del minore nel registro o nella matricola sia intervenuto il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela. In tal modo, il consenso prestato per detta iscrizione acquista il valore di una specie di emancipazione, con effetti limitati alla prestazione del lavoro marittimo. Naturalmente la prestazione di questo consenso ha una efficacia autonoma rispetto a quella richiesta dall'art. 118, ultimo comma, per l'iscrizione nelle matricole.

La revoca del consenso alla iscrizione nel registro o nella matricola fa cessare la capacità; ma è parso opportuno, nell'interesse della navigazione, limitare gli effetti della revoca, nel senso che essa non abbia efficacia per i contratti già stipulati (art. 324, secondo comma).

186. — Nell'art. 325 sono elencati i varii tipi di contratto di arruolamento. Mi sono indotto ad indicare nel codice, secondo il voto della Sottocommissione delle Assemblee legislative, i diversi tipi di contratto e i diversi tipi di retribuzione, perchè tale indicazione costituisce il presupposto e l'indispensabile sostegno di molte norme regolatrici dell'istituto.

In base al primo comma dell'art. 303 l'arruolamento può essere stipulato per un dato viaggio o per più viaggi; a tempo determinato ed a tempo indeterminato.

Quanto alla retribuzione, il secondo comma dell'articolo stabilisce che essa può consistere in una somma fissa per tutto il viaggio, in una somma determinata in rapporto ad un certo periodo di tempo; nella partecipazione al nolo ed agli altri proventi o prodotti del viaggio.

Riguardo a questa ultima forma di retribuzione, considerata dall'art. 325 lett. *c*, il termine « proventi » designa ogni corrispettivo tratto dall'impiego della nave; mentre il termine « prodotti » indica una forma di retribuzione, praticamente assai diffusa in alcuni settori, come ad es., la pesca. Peraltro, ai fini di non far gravare eccessivamente l'alea della spedizione sui marittimi, accogliendo la richiesta della Federazione della gente di mare, ho stabilito che l'arruolamento a partecipazione deve contenere sempre un minimo garentito.

La quarta forma di retribuzione è caratterizzata dalla sua natura mista: essa infatti consiste, in parte, in una somma fissa periodica e, in parte, nella partecipazione al nolo ed agli altri proventi o prodotti.

A completamento della disciplina dei tipi di contratto di arruolamento, l'ultimo comma dell'art. 325 stabilisce il concetto di viaggio: per esso si intende il complesso delle traversate fra il porto di caricazione ed il porto della destinazione finale. Naturalmente, qualora per raggiungere il porto di caricazione, la nave abbia effettuato il viaggio in zavorra, nel viaggio è compresa anche questa traversata: è ovvio, infatti, che in essa i marittimi arruolati esplicano la loro attività lavorativa.

187. — L'art. 326, primo comma, vieta la stipulazione del contratto a tempo determinato e di quello per più viaggi, per un periodo maggiore di un anno. Il periodo di tempo che è alla base della trasformazione del contratto a tempo indeterminato in contratto a tempo indeterminato, è stato portato, accogliendo il voto della Federazione della gente di mare, ad un anno. Nel caso di stipulazione per una durata superiore al biennio, il progetto 1940 stabiliva l'inefficacia del contratto per il tempo eccedente. Il principio accolto nel codice si ispira a criteri di maggior rigore: per esso infatti, qualora la durata del contratto sia superiore ad un anno, il contratto è considerato, fin dal suo inizio, a tempo indeterminato.

Il secondo ed il terzo comma dell'art. 304 rappresentano l'esplicazione del principio accolto nel primo comma, e sanciscono disposizioni che già si riscontrano nei vigenti contratti collettivi. Mentre il primo comma, nel determinare il periodo di tempo oltre il quale il contratto si considera indeterminato fa riferimento ad un solo contratto, il secondo comma dell'articolo in esame fissa il periodo di trasformazione rispetto alla stipulazione di più contratti a viaggio o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno e dell'altro tipo.

188. — Nell'art. 327 ho chiarito e dato maggior rilievo ad un principio che non soltanto si desumeva dalla disciplina della materia nel vecchio codice di commercio, ma che era esplicitamente sancito nell'art. 74, capoverso, reg. cod. comm. e relativo alla prestazione dell'arruolato: in mancanza di una espressa pattuizione contenuta nel contratto di arruolamento, con la quale sia assunto l'obbligo di prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti all'armatore o su più di esse successivamente, l'arruolato è tenuto a prestare soltanto servizio su una nave determinata dall'armatore.

189. — In conformità di quanto disponevano l'articolo 522, quarto comma, cod. comm. e l'articolo 73, primo comma, cod. mar. merc., gli articoli 328 e 329 stabiliscono che il contratto di arruolamento deve essere stipulato per iscritto a pena di nullità. Il progetto del 1931 sembrava aver voluto attenuare questo rigore formale, non comminando la nullità del contratto per il caso di inosservanza della forma scritta. Tenendo conto dei voti unanimi espressi per il mantenimento del sistema fino ad oggi in vigore, si è confermata la necessità *ad substantiam* della forma scritta. Tuttavia, invece di dichiarare genericamente che il contratto di arruolamento deve essere stipulato per iscritto a pena di nullità, è sembrato più esatto stabilire che, nel Regno, è richiesto a pena di nullità l'atto pubblico (art. 328), mentre all'estero è richiesta, egualmente a pena di nullità, la sola forma scritta, e la presenza di due testimoni, ove l'atto non possa esser ricevuto dal console (articolo 329).

Risolvendo una dibattuta questione, relativa al valore dell'indicazione dei salari o di parte degli utili sul ruolo prevista dall'articolo 521 cod. comm., il secondo comma dell'articolo 328 stabilisce che l'annotazione del contratto sul ruolo di equipaggio o sulla licenza deve essere fatta a pena di nullità.

190. — L'art. 330 riproduce la disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 522 cod. comm., e limitandone tuttavia la portata per adeguarla alle attuali esigenze, stabilisce che per le navi minori di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate il contratto di arruolamento può esser fatto per accordo verbale.

Altra deroga al modo normale di conclusione del contratto di arruolamento è stata introdotta dall'articolo 331, per disciplinare l'arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore. Tale disciplina è intesa a inserire, nel codice, una prassi che si verifica con notevole frequenza.

La dichiarazione relativa all'assunzione è fatta al comandante del porto o all'autorità consolare del luogo ove l'armatore si trova, anche occasionalmente. L'autorità che ha rice-

vuto la dichiarazione provvede alla trasmissione di essa all'autorità marittima o consolare del porto dove si trova la nave sulla quale il comandante si deve imbarcare. Il contratto di arruolamento si perfeziona con la dichiarazione di accettazione del comandante resa all'autorità del porto di imbarco e, quindi, indipendentemente dalla conoscenza di essa da parte dell'armatore.

191. — L'articolo 332 elenca le indicazioni che devono risultare dal contratto di arruolamento. Fra tali indicazioni è sembrato opportuno includere quella relativa alla forma e alla misura della retribuzione, benchè si tratti di elementi che sono normalmente determinati nei contratti collettivi. E ciò perchè, entro certi limiti, la scelta della forma di retribuzione può influire sulla determinazione del contratto collettivo applicabile. D'altra parte è conforme all'uso che nei contratti individuali siano indicate, sia pure con un semplice riferimento al contratto collettivo, la forma e la misura della retribuzione.

Ai fini di stabilire un più preciso riferimento del contratto individuale al contratto collettivo ho stabilito che tra le indicazioni debba essere compresa anche quella del contratto collettivo.

CAPO II.

Degli effetti del contratto.

192. — In questo capo sono disciplinati gli effetti dell'arruolamento, vale a dire tutti gli obblighi ai quali sono tenute le parti dopo la conclusione del contratto.

L'articolo 333 risolve, in modo equo, il problema dei servizi ai quali può essere adibito l'arruolato, contemperando le opposte esigenze della tutela dell'arruolato e dell'interesse della navigazione. L'arruolato non può essere adibito a servizi diversi da quelli determinati nel contratto. Tuttavia, è sembrato opportuno consentire al comandante, quando l'interesse della navigazione lo esiga, di adibire l'arruolato a servizi diversi da quello per il quale sia stato assunto, con la duplice limitazione che debba trattarsi di servizi non inadeguati al titolo professionale e al grado del marittimo e che a questo sia corrisposta l'eventuale maggiore retribuzione connessa alle mansioni affidategli. Quando poi ricorra un caso di necessità, relativa alla sicurezza della nave o dei passeggeri ovvero dell'equipaggio stesso o del carico, il carattere di pericolosità inerente alla navigazione e la particolare disciplina che deve regnare a bordo, richiedono che il comandante possa disporre come meglio crede dell'opera delle persone componenti l'equipaggio. Rimane fermo anche in questo caso il diritto dei marittimi di percepire la differenza fra la retribuzione loro spettante ai sensi del contratto e quella eventualmente maggiore che sia connessa alla mansione ad essi in concreto affidata.

193. — Altro obbligo derivante dal contratto di arruolamento è per i componenti dell'equipaggio, compreso il comandante, quello di non imbarcare merci per proprio conto senza il consenso scritto dell'armatore o di un suo rappresentante. In caso di contravvenzione a questo divieto il marittimo non soltanto è tenuto a pagare il nolo maggiorato, ma, qualora al vettore siano derivati danni — cosa che non infrequentemente avviene sopratutto per inadempimento degli oneri doganali — è tenuto a risarcirli (art. 335).

194. — L'articolo 336 regola il trattamento dell'arruolato malato e ferito. Come ho già avvertito, le disposizioni concernenti il caso di malattia o di lesioni dell'arruolato sono state scisse e collocate nell'ordine proprio a ciascuna di esse, in base a un criterio di carattere sistematico. Nell'articolo in esame si considera il trattamento a bordo dell'arruolato malato o ferito, mentre nella sede opportuna si disciplinano la risoluzione del contratto per infermità, le indennità dovute all'arruolato, ed il rimpatrio di questo. E', innanzi tutto, confermato il principio che l'arruolato, che a bordo si ammala o si ferisce, ha diritto all'assistenza sanitaria a spese dell'armatore, e continua a percepire la retribuzione.

Relativamente all'incidenza delle spese per l'assistenza sanitaria e alla retribuzione, nel caso in cui la malattia o la lesione siano imputabili all'arruolato, mi è parso opportuno, accogliendo il voto della Federazione della gente di mare, ritoccare la formulazione del capoverso dell'articolo 283 del progetto 1940. In base a tale norma, il marittimo era tenuto a rimborsare le spese di assistenza, nel caso in cui avesse contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa e mentre si trovava a terra senza autorizzazione. Questa disposizione era eccessivamente rigorosa, anche rispetto a talune norme vigenti in materia di assicurazione contro le malattie della gente di mare, come per es. l'articolo 14 del R. decreto 23 settembre 1937, n. 1918. Ho, pertanto, nel secondo comma dell'articolo 314, stabilito che il marittimo è tenuto alla restituzione delle spese di assistenza sanitaria è perde il diritto alla retribuzione, per il tempo dell'inabilità, qualora si sia procurata la malattia o la lesione intenzionalmente ovvero per sua colpa grave mentre si trovava a terra senza autorizzazione. La specifica menzione della gravità della colpa mi è sembrata necessaria, in quanto, in armonia con i principii accolti in materia di infortuni sul lavoro, non è sembrato equo che debbano ricadere sul marittimo le conseguenze di qualsiasi negligenza o imprudenza in cui egli possa incorrere, nell'esercizio di una attività non immune da pericoli.

195. — Motivi di equità mi hanno indotto, ai fini di non aggravare eccessivamente la situazione giuridica dei marittimi, a stabilire che, nel caso di perdita dei proventi della spedizione, l'arruolato ha diritto ad una quota della somma corrisposta all'armatore a titolo di indennità di assicurazione o per risarcimento dei danni, proporzionata alla quota di partecipazione stabilita nel contratto (art. 337).

196. — L'articolo 338 riproduce, migliorandola formalmente ed integrandola, la disposizione dell'articolo 532 cod. comm., che era stata già accolta nell'articolo 284 del progetto 1940. Rispetto a questa ultima norma, l'articolo 316 ha posto il diritto all'aumento della retribuzione non già in relazione con il prolungamento dell'itinerario, bensì con la durata del viaggio. Mi è parso tuttavia necessario temperare la rigida applicazione del criterio dell'aumento nel caso in cui l'ulteriore durata sia dovuta a causa non imputabile all'armatore, stabilendo che, in questa ipotesi, l'aumento proporzionale si riduce ad un terzo di quello che sarebbe in effetti spettato, se non fosse esistita la causa non imputabile.

Nella disciplina degli effetti del contratto di arruolamento mi è parso opportuno collocare la norma relativa alla indennità dovuta all'arruolato in caso di riduzione delle razioni dei viveri. La materia è disciplinata secondo chiari principii, che precisano quelli della sommaria norma, dettata dall'art. 95, secondo comma, cod. mar. merc.: se la riduzione è determinata da causa non imputabile all'armatore, l'arruolato ha soltanto diritto all'equivalente in danaro; in caso contrario, l'armatore è tenuto anche al risarcimento dei danni (art. 339).

CAPO III.

Della cessazione e della risoluzione del contratto.

197. — In questo capo sono disciplinate le ipotesi relative alla cessazione ed alla risoluzione dell'arruolamento e gli effetti che ne derivano in relazione a ciascun tipo di contratto.

L'articolo 340 contiene una disposizione che, a stretto rigore, si potrebbe ricavare dalla stessa natura dell'arruolamento a viaggio; mi è sembrato tuttavia opportuno inserirla nel codice per ragioni di completezza e di armonia, affinchè in questo capo non manchi la menzione di alcuna delle ipotesi di cessazione o risoluzione del contratto di arruolamento.

Relativamente al contratto di arruolamento a tempo determinato, il primo comma dell'articolo 341 stabilisce che esso cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito. A tale principio sono poste tuttavia eccezioni, nel caso in cui il termine scade nel corso del viaggio o nel caso in cui il porto di ultima destinazione è fuori del Regno e la nave deve intraprendere un altro viaggio per un porto del Regno. Nel primo caso il contratto è prorogato fino al porto di ultima destinazione (art. 341, secondo comma); nel secondo caso l'arruolato è tenuto a continuare a prestare la propria opera. Accogliendo un voto espresso dalla Federazione della gente di mare, ho rinviato alle norme corporative e, in mancanza, agli usi, la determinazione del periodo di tempo, oltre il quale all'arruolato è dovuta una retribuzione, da determinarsi, sulla base delle fonti normative ora menzionate.

Nell'articolo 342 è stata semplificata, mantenendone sostanzialmente il contenuto, la norma dell'articolo 287 del progetto 1940. Ho tuttavia, ai fini di non ostacolare l'azione delle associazioni sindacali, rimesso alle norme corporative, o in mancanza, agli usi la determinazione dei termini di preavviso.

198. — Mentre negli articoli 340, 341 e 342 si prevedono, sotto la denominazione di cessazione, i casi in cui il contratto si estingue per il compimento del termine o per il verificarsi dell'evento cui l'estinzione del contratto è sottoposta, l'articolo 343 elenca, sotto la denominazione di risoluzione, i casi di fine prematura del contratto, e cioè i casi in cui il contratto ha termine in forza di una causa alla quale la legge riconosce l'efficacia di produrre l'estinzione del contratto. Nell'elencazione dei diversi casi di risoluzione ho avuto riguardo alle conseguenze, che in ciascuno di tali casi derivano dalla risoluzione e che sono precisate nel capo seguente. Ai fini di risolvere una questione assai dibattuta, e relativa alla delimitazione del concetto di « naufragio », ho chiarito nel n. 1 dell'art. 343 che tale evento è da intendersi verificato non soltanto nel caso di perdita totale e di innavigabilità assoluta della nave ma anche nel caso in cui la nave sia innavigabile per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni.

La risoluzione per la perdita presunta è regolata a parte nell'articolo 344. Tale articolo presuppone la disciplina generale dei casi di perdita presunta, contenuta nell'articolo 162, e stabilisce che la risoluzione si esplica nei confronti degli eredi presunti dell'arruolato e di coloro ai quali spettino particolari diritti in caso di morte dell'arruolato. La norma menziona gli eredi presunti perchè, nella specie, non si ha la certezza della perdita della nave, ma si presume soltanto che essa sia avvenuta.

199. — L'articolo 345 stabilisce la facoltà dell'armatore di risolvere in qualunque momento il contratto di arruolamento. La norma, formulata in maniera assai ampia, si riferisce ad ogni tipo di contratto. E' salvo, naturalmente, il trattamento economico spettante in questo caso all'arruolato. L'articolo disciplina una facoltà già prevista dall'articolo 542, cod. comm. e riconosciuta anche dai contratti collettivi, la quale, d'altronde, risponde ai principii generali del diritto del lavoro ed ha, nel campo dell'arruolamento, una speciale ragione di essere mantenuta, per le particolari esigenze disciplinari della vita a bordo.

Mi è sembrato opportuno conservare nell'articolo 346 la disposizione dell'articolo 291 prog. 1940. Si è da taluno sollevato il dubbio che la disposizione stessa possa portare un perturbamento nei rapporti disciplinari fra equipaggio e comandante. Ma a questa preoccupazione si può opporre che la norma provvede ad una finalità di doverosa tutela della gente di mare, mentre l'intervento dell'autorità marittima o consolare è sicura garanzia contro ogni eventuale abuso di tale tutela.

200. — L'articolo 347 enuncia il principio, già consacrato nella nostra legislazione del lavoro e nei contratti collettivi, della successione del cessionario dell'azienda nei rapporti di lavoro. Accogliendo un rilievo della Federazione della gente di mare, condiviso del resto anche da qualcuno dei membri della Sottocommissione delle Assemblee legislative, ho attribuito ai componenti dell'equipaggio, nel caso di cambiamento dell'armatore, la facoltà di chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo della nave nel porto nazionale. Non mi è sembrato, peraltro, che il cambiamento del comandante dovesse costituire causa di risoluzione del contratto, salvo, ben s'intende, che le parti lo abbiano espressamente convenuto. Ho ritenuto, pertanto, superflua qualsiasi disposizione al riguardo.

201. — L'articolo 348 è inteso a precisare il momento nel quale il contratto di arruolamento ha termine in alcuni casi di risoluzione. Il primo comma risponde, in particolare, all'esigenza di tenere il marittimo obbligato a prestarsi alle operazioni di ormeggio, e a quelle necessarie perchè possa essere effettuato lo scarico della nave nel porto, nel quale egli deve essere sbarcato.

202. — L'articolo 349 contiene disposizioni di carattere generale relative alla determinazione delle retribuzioni dovute all'arruolato in caso di risoluzione del contratto. L'ultimo comma riproduce la disposizione dell'articolo 539, n. 3, cod. comm., ma, mentre questo articolo considera soltanto il caso di morte dell'arruolato, è sembrato che lo stesso trattamento, e cioè la corresponsione dell'intera quota spettante all'arruolato in base al contratto, dovesse essere esteso a tutti i casi di risoluzione del contratto per causa non imputabile all'arruolato.

L'articolo 350 riproduce l'articolo 543 cod. comm., apportandovi alcune opportune precisazioni. Si è inoltre data al comandante la facoltà di liberarsi dall'obbligo del mantenimento del marittimo, effettuando un deposito cauzionale presso l'autorità marittima o consolare.

CAPO IV.

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto.

203. — L'indennità spettante all'arruolato in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato è fissata dalle norme corporative. Perciò il progetto del 1931 aveva ritenuto di poter tacere al riguardo. Mi è sembrato, invece, seguendo i criteri di massima già esposti, che il codice dovesse contenere tutte le disposizioni necessarie ad una completa disciplina dell'istituto. E' stato pertanto redatto l'articolo 351, nel quale è posta una norma per la determinazione dell'indennità di licenziamento, nel caso di contratto a tempo indeterminato. Poichè, tuttavia, non era facile procedere in modo concreto a tale determinazione, si è preferito fare un rinvio alle norme corporative e, in mancanza, agli usi.

Accogliendo un voto della Federazione della gente di mare, nel secondo comma dell'articolo 352 è stato sancito il principio che nella determinazione dell'indennità, in caso di cessazione

del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà dell'armatore, devono computarsi i periodi di infermità per i quali l'arruolato abbia avuto diritto al trattamento previsto dall'articolo 336.

Per il caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato, l'articolo 352 stabilisce che all'arruolato deve corrispondersi l'indennità prevista dall'art. 351, per la determinazione della quale non è dubbio che debbano essere computati i periodi di infermità, a norma del secondo comma di quest'ultimo articolo. Naturalmente, l'indennità non è dovuta, qualora il contratto sia risolto per fatto imputabile all'arruolato.

204. — L'articolo 353 attribuisce al marittimo, in caso di naufragio, il trattamento preveduto dalla Convenzione di Ginevra, estendendo lo stesso trattamento ai casi di risoluzione previsti dall'art. 343 n. 1. Si è ritenuto opportuno precisare che l'indennità di disoccupazione non è in nessun caso dovuta per un tempo eccedente la durata del contratto, se questo è a tempo determinato, o, se il contratto è a viaggio o a tempo indeterminato, la presumibile durata massima del viaggio prevedibile al momento della stipulazione.

La Federazione della gente di mare ha fatto presente l'opportunità di attribuire alle persone dell'equipaggio, in caso di naufragio, una indennità corrispondente al valore degli indumenti e degli attrezzi che si fossero perduti in seguito al sinistro. Questa proposta mi è parsa fondata su motivi di evidente equità, e non ho esitato pertanto ad accoglierla.

205. — Nell'articolo 332 si fissano i criteri per la determinazione dell'indennità in caso di perdita presunta della nave, rispetto all'arruolamento con retribuzione a tempo e all'arruolamento con retribuzione a viaggio. Per l'attribuzione delle indennità, si è ritenuto opportuno fare riferimento, sia in questo caso, sia in quello di morte dell'arruolato, alle disposizioni delle leggi sugli infortuni sul lavoro. Soltanto qualora manchino aventi diritto ai sensi di dette norme, si stabilisce che l'indennità venga devoluta alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

I diritti conseguenti alla risoluzione del contratto a tempo indeterminato per morte dell'arruolato sono stabiliti nell'articolo 352. L'articolo 355 prevede invece il caso in cui la morte sia avvenuta per la salvezza della nave e stabilisce che in questo caso è dovuta una indennità pari all'intera retribuzione per la residua durata del viaggio.

206. — L'articolo 356, che disciplina il trattamento spettante all'arruolato malato o ferito, è inteso a stabilire, fuori dei casi previsti da leggi speciali, una giusta ed adeguata tutela dell'arruolato, contemperandola con le esigenze dell'armamento. Al riguardo il progetto 1931 conteneva disposizioni che furono oggetto di generali critiche, in quanto imponevano all'armamento oneri troppo gravosi e non del tutto giustificati. Su questo punto mi è parso necessario non aggravare la situazione degli armatori, salvo alle norme corporative di fare, nei limiti delle concrete possibilità del momento, ulteriori passi a favore dei marittimi. In particolare, non mi è parso di poter conservare la disposizione che, in caso di malattia o di lesioni dipendenti da causa di servizio, concedeva il diritto alla cura e alla retribuzione per tutto il tempo della cura stessa, senza alcuna limitazione; nè mi è sembrato, del pari, di mantenere l'altra che stabiliva una presunzione di dipendenza da causa di servizio per tutte le malattie insorte entro un mese dalla data di cessazione del servizio. Per quanto concerne la prima ipotesi, ho limitato il diritto dell'arruolato alla retribuzione e alla cura a un periodo massimo di sei mesi, che è sufficientemente ampio. Nel secondo caso, ho ristabilito il principio generale secondo il quale l'*onus probandi* della dipendenza della malattia da causa di servizio incombe al marittimo.

207. — In caso di risoluzione del contratto di arruolamento per cattura dell'arruolato, l'articolo 357, in relazione al n. 6 dell'articolo 343, stabilisce un trattamento uniforme per il caso di cattura dell'arruolato, sopprimendo la distinzione contenuta nell'articolo 540 cod. comm., fra la cattura avvenuta a bordo e quella verificatasi mentre il marittimo si trovava in spedizione nell'interesse della nave. Tale distinzione è sembrata infatti irrilevante al fine di stabilire nei due casi un diverso trattamento dell'arruolato.

208. — Le conseguenze patrimoniali dell'esercizio, senza preavviso, della facoltà dell'armatore di risolvere il contratto, sono regolate dall'articolo 358, nel quale sono sistemate, in relazione alle varie figure di arruolamento, le disposizioni contenute negli articoli 529 e 542 cod. comm.

A queste norme, che hanno riscosso ampio consenso da parte della Sottocommissione delle Assemblee legislative, è stata conferita una portata generale, allo scopo di evitare lacune e varietà di soluzioni per ipotesi sostanzialmente analoghe.

209. — Relativamente alla disciplina dei casi di esclusione del diritto a indennità, l'articolo 359 raggruppa e organizza, sulla scorta delle realizzazioni conseguite dalle norme corporative, disposizioni che erano sparse in diversi articoli del codice di commercio. Ho avuto cura di precisare in tale disciplina che le indennità non dovute sono quelle *stabilite* dall'art. 358, a differenza di quanto disponeva l'articolo 303 del progetto 1940, il quale, nel regolare la materia, aveva usato il termine *preveduto*, facendo sorgere il dubbio che non fossero dovute non soltanto le indennità contemplate in via diretta dall'articolo 302 del progetto, corrispondente all'attuale art. 358, ma anche quelle fatte esplicitamente salve dall'articolo citato del progetto stesso.

Ispirandosi ad evidenti ragioni di carattere equitativo, l'ultimo comma dell'articolo 359 riconosce all'equipaggio il diritto di partecipare, in misura non superiore ad un terzo, all'indennità corrisposta per l'interdizione dal commercio o per l'arresto della nave. Accogliendo il giusto rilievo della Sottocommissione delle Assemblee legislative, ho precisato, menzionando l'armatore, il soggetto al quale tali indennità sono dovute.

210. — Qualora il contratto sia risolto per la perdita della nazionalità della nave o per sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento, mi è parso opportuno attribuire all'arruolato non soltanto la indennità stabilita dall'articolo 352 per la risoluzione del contratto a tempo indeterminato, ma anche la indennità stabilita dall'articolo 358 per la risoluzione del contratto per volontà dell'armatore. Infatti, in entrambe le ipotesi previste dall'articolo 360 la risoluzione del contratto è da rapportare ad una causa imputabile all'armatore.

211. — I criteri per la determinazione delle indennità previste in questo capo, sono fissati dall'articolo 361. Tale norma, nel primo comma, è intesa a chiarire un punto dubbio, relativo alle indennità accessorie di carattere fisso e continuativo. Secondo la disposizione del codice, le dette indennità, che sono di varie specie, devono considerarsi come elementi della retribuzione.

L'articolo 362 ha a sua volta lo scopo di chiarire che le indennità dovute all'arruolato per un determinato periodo di tempo, successivo alla cessazione del contratto, devono sempre

essere corrisposte in aggiunta al trattamento spettante per il tempo del rimpatrio. Pertanto, le retribuzioni corrisposte all'arruolato durante il viaggio di rimpatrio non devono essere computate nella eventuale indennità, alla quale egli abbia diritto per effetto della cessazione del contratto. E del pari, nel caso di malattie e di lesioni, riportate nelle ipotesi previste dal n. 1 dell'art. 343, l'indennità di disoccupazione decorre dal giorno in cui cessa il trattamento stabilito dall'art. 356.

CAPO V.

Del rimpatrio dell'arruolato.

212. — In questo capo sono riprodotte le norme attualmente vigenti in materia di rimpatrio, e contenute nell'articolo 75 cod. mar. merc., in parecchie disposizioni del codice di commercio, e nella Convenzione di Ginevra 7 giugno 1926. Si è, però, procurato di dare alle disposizioni un migliore ordine sistematico e di stabilire alcuni principii generali, in base ai quali si possano con facilità individuare le linee della disciplina dell'intera materia.

Nel primo comma dell'art. 363, allo scopo di dare alla norma una formulazione più ampia, comprensiva ciò anche del caso di naufragio, ho sostituito la previsione dello sbarco dell'arruolato, contenuta nel primo comma dell'articolo 307 del progetto 1940, con l'altra che contempla la cessazione e la risoluzione del contratto.

Nel secondo comma dell'articolo, anche allo scopo di risolvere alcuni dubbi prospettati dalla Sottocommissione delle Assemblee legislative, ho rinviato, alla disposizione del secondo comma dell'articolo 336, per stabilire i casi nei quali le lesioni o la malattia dell'arruolato, che determinano la risoluzione del contratto, dànno all'armatore il diritto al rimborso delle spese sostenute per il rimpatrio.

Nell'articolo 364 è precisato il contenuto del diritto al rimpatrio dell'arruolato ammalato o ferito. La Sottocommissione delle Assemblee legislative, sul fondamento che l'articolo aveva un contenuto regolamentare, aveva proposto di rinviarlo al regolamento. Non mi è sembrato di poter accogliere questo rilievo, in quanto la norma, pur stabilendo delle prescrizioni minuziose, si risolve in una tutela dei marittimi, che è giusto sia sancita nel codice.

213. — Relativamente alla determinazione del luogo di rimpatrio, ho creduto di riprodurre nel codice il secondo comma dell'articolo 310 del progetto 1940. Si è osservato che la disposizione è superflua; ma, dato il carattere della norma, la quale stabilisce un'eccezione al principio generale secondo il quale l'arruolato ha diritto al rimpatrio nel porto di arruolamento, e non in altra località, mi è sembrato opportuno stabilire espressamente il carattere di eccezionalità del rimpatrio in altro luogo, il quale è consentito soltanto quando non importi un aumento di spese.

L'articolo 365 prevede la facoltà dell'armatore di provvedere al rimpatrio, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altra nave che si rechi nel luogo di rimpatrio, e stabilisce altresì particolari garenzie per l'arruolato. Ho stabilito nel codice questa particolare forma di rimpatrio, sia perchè essa è conforme ad una prassi molto diffusa, sia perchè alla materia del rimpatrio è spesso connesso un aspetto squisitamente politico, opportunamente rilevato dalla Sottocommissione delle Assemblee legislative. Tale aspetto non poteva sfuggire al legislatore che, con la norma in esame, ha cercato di apportare le opportune garenzie.

214. — Ai fini di tutelare il nostro armamento, l'articolo 365 stabilisce che le norme relative al rimpatrio si applicano agli stranieri arruolati su navi nazionali, a condizione di reciprocità.

CAPO VI.

Disposizioni varie.

215. — In questo capo sono contenute disposizioni di carattere generale relative all'arruolamento.

L'articolo 369 regola la cedibilità, la sequestrabilità e la pignorabilità delle retribuzioni degli arruolati. Ho riprodotto al riguardo l'articolo 545 cod. comm., migliorandolo formalmente, e con un ritocco sostanziale relativamente al massimo della retribuzione cedibile, che è stato ridotto da un terzo ad un quinto, ma è stato esteso ai crediti dell'armatore dipendenti dal servizio della nave. La particolare destinazione della quota di retribuzione, corrispondente al vitto ed alle somme dovute all'armatore, spiega poi il fondamento della incedibilità, insequestrabilità e impignorabilità (art. 369).

Data la particolare destinazione degli oggetti previsti dall'articolo 370, che si inquadra nell'articolo 514 del codice di procedura civile, ho stabilito l'insequestrabilità e l'impignorabilità degli indumenti della gente di mare navigante, necessari per i servizi di bordo, e gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti alla gente di mare navigante, destinati all'esercizio della professione (art. 370).

216. — Quanto all'esercizio dei diritti spettanti agli eredi dell'arruolato ed agli altri aventi diritto, in base alle leggi speciali, nel caso in cui la nave per mancanza di notizie sia considerata perita, l'articolo 371 stabilisce che il termine decorre dopo la cancellazione della nave dal registro, ai sensi dell'articolo 162.

217. — Nell'articolo 372, agli effetti della disciplina della chiamata o del richiamo alle armi nel contratto di arruolamento, ho rinviato alle leggi speciali e alle norme corporative, che regolano con completezza la materia.

218. — Il termine di prescrizione è stato disciplinato dall'articolo 373 in relazione ai varii tipi di contratto di arruolamento. Ai fini di eliminare una questione dibattuta nel precedente ordinamento, ho espressamente stabilito tale termine rispetto all'ipotesi di più contratti a tempo determinato o a viaggio, chiarendo i dubbi sollevati dalla disposizione dell'articolo 924 cod. comm. Anche in rapporto alla prescrizione, la disciplina della perdita presunta della nave esplica i suoi effetti, in quanto è dal giorno della cancellazione della nave dai registri di iscrizione che decorre il termine della prescrizione dei diritti spettanti agli eredi dell'arruolato.

219. — L'articolo 374 risolve, in armonia con i criteri generali già esposti, il problema dei rapporti fra le norme del codice e quelle corporative. Come ho già avvertito, è stata adottata una tripartizione delle norme del codice, nei riguardi della loro derogabilità, distinguendo norme assolutamente inderogabili, norme derogabili soltanto dalle norme corporative e norme derogabili anche dai contratti individuali.

Quanto alla distribuzione delle disposizioni nelle diverse categorie, ho ritenuto che soltanto pochissime norme, aventi un tipico carattere di ordine pubblico (norme assistite da sanzioni penali, relative alla capacità delle persone, alla forma degli atti ecc.) dovessero essere considerate come assolutamente inderogabili, e cioè inderogabili anche dalle norme corporative.

Invece la maggior parte delle disposizioni sono state collocate nella categoria delle norme derogabili dalle norme corporative. Mi è sembrato che nulla potesse opporsi ad ammettere che anche disposizioni, ispirate ad una esigenza di tutela dei marittimi, possano essere derogate dalle norme corporative. Gli organi ai quali è affidata la formazione di queste norme dànno infatti pieno affidamento che gli interessi delle categorie lavoratrici non saranno mai inutilmente sacrificati; mentre il consentire che le norme del codice siano, nella massima possibile misura, suscettibili di deroga, consente il continuo adeguamento delle condizioni dei marittimi alle mutevoli esigenze dell'economia nazionale e della navigazione in ispecie.

Di queste norme ho ritenuto di poter consentire la derogabilità anche da parte dei contratti individuali, ma ho limitata tale derogabilità, secondo un principio generale del nostro diritto del lavoro, nel senso che essa sia ammessa soltanto in senso favorevole al lavoratore. Per quanto concerne l'articolo 326, ho adottato una soluzione particolare, resa necessaria dallo speciale rilievo dei termini in esso stabiliti.

220. — Ho ritenuto opportuno, per la completezza della disciplina, segnare le linee del contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna. Sulla base della applicabilità a questo contratto, in linea generale, delle norme stabilite dal codice per il contratto di arruolamento, il primo comma dell'articolo 375 determina le norme che, in linea eccezionale, non sono applicabili, in considerazione della particolare natura della navigazione interna.

Sulla peculiarietà della prestazione del lavoro in questa navigazione è fondata la disposizione del secondo comma dell'art. 375, il quale per la trasformazione del contratto a tempo determinato in quello a tempo indeterminato richiede che tra la cessazione dell'uno e la stipulazione dell'altro contratto non sia intercorso un periodo di trenta giorni, al posto di quello di sessanta previsto dal terzo comma dell'art. 326.

Del pari le speciali caratteristiche della navigazione interna giustificano la disposizione relativa alla forma del contratto, secondo la quale non è richiesta la forma scritta per le navi di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate.

Quanto alla determinazione della retribuzione, degli altri diritti e delle indennità spettanti al lavoratore, ho seguito il criterio di rinviare alle norme corporative e, in mancanza, agli usi. Mi ha indotto a tale soluzione l'opportunità di non gravare questo particolare rapporto di lavoro negli oneri sanciti per l'arruolamento. In questa materia le norme corporative e gli usi sono le fonti normative più idonee a seguire l'evoluzione in atto del fenomeno, e ad adeguarsi alle specifiche esigenze di esso.

LIBRO TERZO.

Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

TITOLO I.

DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE.

221. — Sotto il titolo dei contratti di utilizzazione della nave, il codice risolve, mediante una nuova ed organica sistemazione, le gravi questioni che hanno affaticato la nostra dottrina sulla definizione del contratto di noleggio.

Dal generico contratto di noleggio, espressione plurivoca con cui si coprivano diverse realtà giuridiche, si sbocca oggi nell'ambito di una più larga classificazione, rigorosamente costruita su criteri di carattere causale, onde ogni ipotesi va ricondotta nel suo schema tipico: *locazione, noleggio, trasporto.*

Il titolo IV del libro II del codice di commercio regolava, mediante norme frammiste, ipotesi disparate. Così nella disposizione preliminare dell'art. 547 si menzionavano al tempo stesso, sotto il titolo del noleggio, il rapporto di locazione (art. 547, n. 3) e la figura del trasporto (art. 547, n. 4). L'eterogeneità culminava in alcune norme sintomatiche, come quella dell'art. 565, per cui nel noleggio dovevano rientrare persino i trasporti marittimi di cose singôle (art. 565), e quella che configurava un « contratto di noleggio per trasporto di passeggeri » (articolo 583).

E' innegabile il tentativo del legislatore del 1882 di tener conto della realtà economica del tempo, per cui si imponeva la considerazione delle nuove forme di *trasporto* in senso tecnico (di cose o di persone), ormai eccedenti gli schemi del tradizionale *noleggio* (totale o parziale). Ma il tentativo non potè riuscire poichè il nostro codice di commercio, mentre costituiva un netto progresso per la disciplina del trasporto terrestre, non aveva osato, nell'ambito del commercio marittimo, distaccarsi dalla tradizione francese fondata sulle superate disposizioni dell'Ordinanza del 1681. Questa tradizione era ormai da tempo in contrasto con gli sviluppi del traffico navale, per cui, non senza un felice ritorno ai precedenti romanistici, oggi può e deve parlarsi delle varie specie di *trasporto* come di figure tecnicamente distinte dalle semplici ipotesi di *noleggio.*

222. — Tuttavia, dinanzi alla insufficienza della legge, che accomunava in una sola nozione il noleggio totale o parziale (art. 561) ed i trasporti marittimi di cose o persone (articoli 565 e 583), le stesse differenze di disciplina dei due rapporti — dalla forma del contratto (art. 547) al termine di prescrizione (articoli 924 e 926) — determinavano la necessità della distinzione. Necessità, cui la nostra giurisprudenza ha tentato di far fronte mediante il ricorso ad un criterio essenzialmente estrinseco ed accessorio, pel quale si sarebbe avuto *noleggio* ogni qualvolta il rapporto di utilizzazione si dovesse svolgere mediante destinazione di nave determinata, e invece *trasporto* esclusivamente quando il rapporto non si riferisse a nave determinata (trasporto di cose singole). Da ciò l'affiancamento, vicino al tradizionale noleggio a tempo (senza assunzione di trasporto), di un così detto noleggio a viaggio (per il trasporto di un carico totale o parziale).

Il difetto di questa concezione, cui si ispirava anche il progetto 1931, è duplice. Da un lato, si comprendono nell'ambito della nozione di noleggio ipotesi giuridicamente eterogenee, quali il tipico noleggio senza obbligazione di trasportare (c. d. noleggio a tempo) e l'assunzione del trasporto mediante nave designata per uno o più viaggi (c. d. noleggio a viaggio). Dall'altra, si spezza l'unità del concetto di trasporto, distaccandone empiricamente l'ipotesi in cui il rapporto si svolga mediante destinazione di un mezzo determinato.

223. — E' sembrato quindi opportuno seguire l'indirizzo, affermatosi anche in dottrina, di distinguere i rapporti secondo la causa rispettiva.

Alla base dell'applicazione di questo criterio è la possibilità di distinguere l'impresa di navigazione dall'impresa di trasporto strettamente detta. Come il distacco tra le fasi della proprietà e dell'armamento costituisce il primo stadio, cui si può ricollegare la distinzione fra locazione della nave ed esercizio dei noleggi, così il secondo distacco, nell'ambito della stessa gestione armatoriale, fra le attività inerenti all'impresa di navigazione in senso tecnico e l'esercizio di una vera e pro-

pria impresa di trasporto, consente di ulteriormente differenziare i negozi correlativi ai diversi momenti dell'impresa. E precisamente: contratti di noleggio, esprimenti la fase di esercizio di una semplice impresa di navigazione; contratti di trasporto, tipici dell'assunzione di una impresa di trasporto in senso stretto.

Questo distacco aderisce alla realtà storica e giuridica della materia. Risponde alla storia, in quanto la fase dell'impresa navale a base associativa ci offre l'esempio di un'organizzazione economica, la quale, almeno in prevalenza, non riveste che gli estremi giuridici di un'impresa di navigazione, durante il cui svolgimento non può ancora parlarsi di un'assunzione del trasporto in senso tecnico, essendo i correlativi rischi ripartiti, mediante diverse combinazioni, fra armatori e caricatori.

Ma il distacco, sopratutto, risponde alla realtà odierna. La possibilità di dissociare i due momenti dell'impresa è comprovata tanto dall'ipotesi in cui l'armatore presti la navigazione a scopo diverso dal trasporto, quanto dall'ulteriore ipotesi in cui il trasporto risulti giuridicamente assunto non già dal noleggiante verso il noleggiatore, bensì da questi, nella veste di vettore, verso terzi, caricatori o passeggeri. In questi casi, la cui vitalità è dimostrata anche dall'esame dei formulari, si ha il fenomeno di un armatore che si obbliga a *navigare*, ma non a *trasportare;* di un soggetto, cioè, che può essere definito come *noleggiante*, ma non come *vettore;* di un rapporto, quindi, che costituirà il negozio di noleggio in senso tecnico.

S'intende, pertanto, che non deve indurre in equivoco la possibile coesistenza di un rapporto di noleggio e di un rapporto di trasporto: i due negozi saranno inconfondibili, perchè intercorrenti fra diversi soggetti ed aventi per oggetto una diversa prestazione.

Le conseguenze di una tale ricostruzione sono di duplice ordine. Da un lato, il noleggio viene ricondotto alla sua nozione tipica, per cui l'armatore non si obbliga che a prestare la navigazione di un dato veicolo, vuoi per un tempo determinato (noleggio a tempo), vuoi per uno o più viaggi (noleggio a viaggio): ciò risulta sia esplicitamente dalla definizione del rapporto (art. 384) e dall'indicazione dei requisiti contrattuali (art. 385 numeri 1 a 5), sia implicitamente da tutta la tessitura del capo II del titolo.

D'altro lato, ogni ipotesi in cui si debba comunque prestare l'opera del trasporto, di un carico totale o parziale ovvero di cose singole (art. 419), viene ricondotta sotto l'ambito del negozio di trasporto in senso tecnico, per quanto siano deducibili in contratto prestazioni accessorie ed eventuali, quale la destinazione di un mezzo determinato. Sotto questo aspetto il codice non lascia adito a dubbi, applicando le regole generali del trasporto anche all'ipotesi, impropriamente detta di noleggio a viaggio, in cui il rapporto abbia per oggetto ultimo l'assunzione del trasporto di uno o più carichi su nave determinata (articoli 419 e 439). E non è superfluo rilevare che nella dottrina tedesca risulta compiuta un'analoga evoluzione, favorita dal disposto del paragrafo 556 del codice di commercio, per cui tanto l'ipotesi del trasporto di cose singole quanto quella del trasporto di carico totale o parziale non costituiscono che sottospecie del negozio di trasporto di cose.

224. — Definiti i rapporti fra noleggio e trasporto, resta a dire della linea di demarcazione che, a sua volta, individua il noleggio rispetto alla semplice locazione di nave. Mentre il negozio di noleggio rappresenta una *locatio operis* legislativamente qualificata (prestazione del viaggio inteso come risultato finale con l'alea inerente), la locazione di nave, armata o disarmata, non può costituire che una *locatio rei* (prestazione del godimento della nave accompagnata o meno dalla cessione dei contratti di arruolamento).

Da qui il divario essenziale fra i due contratti. Nell'ipotesi di noleggio, il veicolo resterà giuridicamente in possesso del noleggiante, il quale avrà alle proprie dipendenze comandante ed equipaggio nella veste di armatore, per quanto il noleggiatore abbia il potere di dare ordini od istruzioni nei riguardi dell'impiego commerciale della nave (articoli 384 e 393). Viceversa, nell'ipotesi di locazione, a seguito della consegna del veicolo (art. 379), dovrà sempre verificarsi il trasferimento possessorio dal locatore al conduttore, il quale assumerà la veste di armatore responsabile (art. 269), o che abbia provveduto personalmente a nominare il comandante e l'equipaggio (locazione di nave armata), o che siano passati alla sua dipendenza il comandante e l'equipaggio già nominati dal locatore (locazione di nave armata). Cosicchè, risulteranno sempre differenziate le opposte figure in cui resti armatore il cedente dell'opera (noleggio) o lo diventi il cessionario di godimento (locazione), eliminandosi l'improprietà del progetto 1931 che fondeva in una sola norma le distinte ipotesi del cessionario che eserciti il solo potere di dare ordini sull'impiego commerciale (noleggio) o che abbia giuridicamente alla propria dipendenza comandante ed equipaggio (locazione).

225. — In base alle precedenti considerazioni si svolge la tessitura generale del codice sui contratti di utilizzazione della nave, la cui disciplina è imperniata sulle tre specie della locazione, del noleggio, del trasporto.

La locazione della nave è considerata nella sua più vasta accezione, non distinguendosi fra locazione di nave armata o disarmata. La disciplina del contratto, ricollegandosi alle norme generali della locazione di cose, si svolge attraverso le norme particolari che la specialità della materia suggerisce in deroga al diritto comune.

Il noleggio si presenta come contratto tipico del diritto della navigazione. La disciplina del rapporto, dalla forma negoziale alle obbligazioni delle parti, dall'incidenza del fortuito alla responsabilità per le operazioni commerciali, è elaborata in aderenza al vivente diritto dei formulari e si svolge in vista della possibile composizione dei contrapposti interessi di parte.

Il trasporto, infine, risulta organicamente trattato in armonia con i risultati della dottrina, che fa capo ad una sola nozione del rapporto, si effettui questo su mezzo determinato o meno, si svolga per terra mare o cielo, si riferisca a cose o a persone. Le norme presuppongono quindi l'applicabilità delle regole generali, dettate dal codice civile sul trasporto, in quanto compatibili con le norme speciali, dettate da questo codice.

Si intende che la concezione unitaria, non escludendo le differenze particolari, apre la via ad una sottoclassificazione delle singole specie rientranti nel genere. Precede il trasporto di persone, come quello che, contrapponendosi ad ogni ipotesi di trasporto di cose, esige una disciplina a sè stante nel campo della navigazione sia marittima sia aerea. Nell'ambito del trasporto di cose, dopo una sezione dedicata alle norme generali sulla responsabilità del vettore e sull'incidenza del fortuito, si ripartiscono in due gruppi le norme speciali sul trasporto di un carico totale o parziale e sul trasporto di cose singole. Un'ultima sezione sui documenti rappresentativi del carico conclude il capo, dettando ancora una volta norme comuni ad ogni specie di trasporto di cose, su nave determinata o indeterminata.

CAPO I.

Della locazione.

226. — Il contratto di locazione della nave è definito sulla scorta dell'ampio concetto di locazione di cosa, fissato nel codice civile (art. 1571). Rientrano quindi nella definizione legislativa tutte le ipotesi in cui sia dedotto in negozio il godimento della nave, sia il veicolo disarmato od armato. S'intende che nel primo caso si ha semplice locazione di cosa mentre nel secondo caso la locazione è qualificata dalla contemporanea cessione al conduttore dei contratti di arruolamento, analogamente a quanto avviene per la così detta cessione di azienda.

Ma l'elemento che accomuna le due ipotesi è il trasferimento possessorio del veicolo da parte del locatore e il correlativo acquisto della qualità di armatore da parte del conduttore (armatore-conduttore): ciò che è espressamente previsto dalle norme sulla dichiarazione di armatore, per il caso in cui l'esercizio sia assunto da persona diversa dal proprietario (art. 270).

Di conseguenza, restano escluse dal concetto di locazione della nave tutte le ipotesi in cui alla prestazione del godimento di una cosa subentri la prestazione di un'opera (compimento del viaggio), poichè allora manca il trasferimento possessorio del veicolo, e la veste di armatore responsabile deve necessariamente permanere nel soggetto che si è obbligato a navigare per conto altrui (art. 384).

227. — Definito il rapporto, ho creduto opportuno di raccogliere sotto il capo della locazione quelle regole, che, secondo i formulari o gli usi, sembrano meritevoli di essere introdotte, quali deroghe al diritto comune, in aderenza alle particolari esigenze della materia.

E' contemplato anzitutto l'obbligo della scrittura per la prova del contratto (art. 377), in corrispondenza di quanto già disponeva l'art. 483 cod. comm., salvo che si tratti di navi minori, il cui tonnellaggio non superi il consueto limite, previsto dal codice anche in materia di nome della nave (art. 141), di contratto di costruzione (art. 237), di atti relativi alla proprietà delle navi (art. 249), di contratto di noleggio (art. 385) o di trasporto (art. 420). L'obbligo della scrittura, sia pure a titolo probatorio, si spiega non solo in base alla particolare rilevanza economico-sociale del rapporto, ma anche per la circostanza che la dichiarazione di armatore, nel caso di esercizio da parte di un soggetto diverso dal proprietario, presuppone la consegna del titolo autentico che conferisce l'uso della nave (art. 269): ed infatti, per le navi minori di cui all'art. 377, viene espressamente richiesto, nel caso in cui il contratto di locazione non sia fatto per iscritto, l'intervento del proprietario all'atto della dichiarazione di armatore (art. 269, secondo comma). Realizzata così la necessaria concatenazione nella disciplina di due istituti interdipendenti, quali il contratto di locazione e la dichiarazione di armatore, si spiega che il nuovo codice non debba più comminare l'obbligo della trascrizione del contratto a termini dell'art. 483 cod. comm.

228. — Per quanto concerne le obbligazioni principali del locatore (art. 379), il codice si limita ad affermare che il locatore è tenuto alla consegna del veicolo nel normale « stato di navigabilità » ed insieme a precisare quali siano le riparazioni su di lui gravanti al fine di mantenere la cosa locata in stato di servire all'uso convenuto, a termini del precetto generale dettato nel nuovo codice civile (art. 1576).

A proposito della responsabilità per danni derivanti da difetto di navigabilità, conviene sottolineare la nuova norma (art. 380), in forza della quale pesa sul locatore, all'atto della consegna del veicolo, una responsabilità parallela a quella gravante sul noleggiante all'atto della partenza (art. 386): la prova liberatoria, gravante sul locatore, è infatti quella della dimostrazione positiva dell'esistenza di un vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

229. — Due particolari disposizioni, anche in accoglimento dei voti di categoria, ho infine dedicato alle ipotesi della sublocazione o cessione del contratto (art. 378) e della rinnovazione tacita (art. 382).

In deroga di quanto dispone il nuovo codice civile (articolo 1594), riproducente la tradizionale norma del codice civile abrogato (art. 1573), in questa materia ho creduto opportuno affermare che di regola, salvo espresso consenso del locatore, non possa darsi nè sublocazione nè cessione del contratto. Infatti, a parte l'interesse generale alla tutela del patrimonio navale, qui affidato in mano di terzi, deve tenersi presente l'interesse del proprietario, il quale, essendo esposto all'onere dei privilegi gravanti sulla nave, ha una particolare ragione per considerare il proprio contraente come insostituibile, a differenza di quanto possa dirsi per una comune locazione di cosa.

230. — Anche in tema di rinnovazione tacita del contratto di locazione, ho ritenuto di dover invertire il criterio del vecchio codice civile (art. 1592), ribadito dal nuovo (art. 1597), dichiarando che il contratto, salvo espresso consenso del locatore, non s'intende rinnovato nel caso in cui la nave resti nella detenzione del conduttore oltre il termine stabilito. La norma è completata da una disposizione particolare per l'ipotesi in cui, tuttavia, la ritardata consegna sia imputabile a fatto del conduttore: in tal caso, sempre chè il ritardo non ecceda la decima parte della durata del contratto, ho creduto opportuno di precludere la via alle contestazioni sul danno, introducendo, come in materia di noleggio (art. 389), un nuovo criterio di liquidazione legale, per cui è semplicemente raddoppiato il corrispettivo dovuto (art. 382, secondo comma).

231. — Ho infine introdotto il termine di un anno per la prescrizione delle azioni derivanti dal contratto di locazione della nave, tenendo conto non solo della tendenza generale verso l'abbreviazione dei termini (articoli 2947 e seguenti cod. civ.), ma anche del particolare parallelismo col rapporto di noleggio (art. 395): la norma è logicamente completata dalla previsione di una decorrenza del termine, diversa dalla scadenza del contratto, per i casi in cui vi è stato ritardo nella riconsegna o si è verificata la perdita presunta della nave (art. 383).

CAPO II.

Del noleggio.

232. — Lo definizione legislativa del noleggio (art. 384) si ispira alla natura della prestazione dedotta in negozio dalle parti: l'obbligazione di navigare, compiendo uno o più viaggi prestabiliti (noleggio a viaggio) ovvero i viaggi ordinati dal noleggiatore in un dato tempo (noleggio a tempo).

Il noleggio risulta così distinto dai rapporti limitrofi. La qualità di armatore permane nel noleggiante, in nome del quale si svolge la navigazione, mentre i singoli viaggi sono compiuti per conto del noleggiatore. Il fatto del trasporto non risulta giuridicamente dedotto in contratto, sia perchè il noleggiatore può servirsi del viaggio a fini diversi dal trasporto (operazioni di pesca, di recupero, di rilevazione scientifica e così via), sia perchè l'obbligazione di trasportare può essere eventualmente assunta ad ogni effetto dal noleggiatore verso terzi (caricatori o passeggeri), mentre fra noleggiante e noleg-

giatore, come è comprovato anche dai formulari, non corre strettamente che l'obbligazione di navigare. E' così che il noleggio determina un fenomeno di scissione tra le due figure di armatore e di vettore, come la locazione determinava un fenomeno di scissione tra quelle di proprietario e di armatore.

233. — Fissata la nozione di noleggio, secondo la tecnica del diritto e le attestazioni della prassi, ho dato luogo alla conseguente disciplina del rapporto: è quasi superfluo osservare che, posto il concetto unitario del codice, le norme di questo capo, in difetto di espressa delimitazione all'ipotesi di noleggio a tempo, dovranno intendersi applicabili ad ogni specie di noleggio senza assunzione di trasporto, sia a tempo che a viaggio.

L'obbligo della scrittura *ad probationem* (art. 385), riaffermato dal codice della navigazione a differenza del progetto di codice marittimo 1931, si ricollega alla nostra tradizione (art. 547 cod. comm.), accoglie i voti di categoria e risponde al criterio analogamente prevalso per altri rapporti contrattuali della materia. S'intende, dato il nuovo ordinamento dei contratti di utilizzazione, che il codice non noveri, fra gli elementi della scrittura, se non quelli connessi alla nozione di noleggio legislativamente accolta: scompaiono, di conseguenza, le menzioni collegate ora al rapporto di locazione (art. 547, n. 2, cod. comm.), ora a quello di trasporto (art. 547, nn. 4 e 6).

234. — Per quanto concerne le obbligazioni delle parti, il codice ha creduto di ispirarsi ad una visione realistica, tenendo conto, anche per gli obblighi del noleggiatore (art. 387), della ricca elaborazione dei formulari.

Sul delicato punto della responsabilità del noleggiante, premesso che l'obbligo di mettere la nave alla partenza in « stato di navigabilità » deve essere attuato in modo così rigoroso da assicurare il compimento del viaggio, viene accolto, al fine della prova liberatoria, il consueto criterio, già previsto per la responsabilità del locatore, della dimostrazione positiva di un vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Ho creduto di imprimere al sistema della legge una mera impronta dispositiva, poichè il rapporto di noleggio, non sottoposto alla rigida disciplina della polizza di carico e non vincolato alle convenzioni internazionali sulla responsabilità del vettore, sembra postulare un adeguato margine di libera pattuizione, in conformità delle proposte di categoria e degli orientamenti dominanti nel diritto comparato.

235. — Due norme particolari ho dedicato all'esecuzione dei viaggi nel noleggio a tempo. In primo luogo, mi è sembrato opportuno, in base alla dottrina della presupposizione, stabilire espressamente che il noleggiatore non è tenuto ad intraprendere un viaggio che esponga le cose o le persone ad un pericolo non prevedibile al momento della conclusione del contratto (art. 388, 1° comma).

In secondo luogo, affermando che il noleggiante non è tenuto ad intraprendere un viaggio la cui durata prevedibile oltrepassi « considerevolmente » la scadenza del contratto (art. 388, 2° comma), ho implicitamente ammessa l'eventualità di un'eccedenza non considerevole in rapporto alla durata del contratto, così come, in tema di locazione, avevo prevista la possibilità di un ritardo nella riconsegna del veicolo senza rinnovazione tacita del contratto (art. 382): le due norme, nell'ambito dei rispettivi contratti, vengono completate da una comune innovazione, in forza della quale, anche qui, nel caso in cui l'eccedenza sia tuttavia imputabile a fatto del noleggiatore, si introduce lo stesso criterio di liquidazione legale, mediante il raddoppiamento del corrispettivo (art. 389).

236. — In caso di impedimento nell'esecuzione del contratto per causa di forza maggiore, ho ritenuto opportuno dettare apposite norme al fine di ripartire fra le parti l'incidenza del fortuito (art. 391). Il codice disciplina l'ipotesi di impedimento temporaneo, che sospende l'esecuzione del rapporto, mentre non è sembrato necessario prevedere espressamente l'impedimento definitivo, che è idoneo a determinare la risoluzione del vincolo (art. 1256 nuovo cod. civ.).

Nell'ipotesi di impedimento occorre distinguere a seconda che il nolo sia dovuto per un dato viaggio o per un dato tempo. Mentre nel primo caso appare bastevole il principio che il prestatore debba subire il rischio della maggiore difficoltà dell'opera (il viaggio), nel secondo caso merita particolare esame il problema della corresponsione del nolo dovuto in correlazione ad un diverso criterio di misura (il tempo).

Tenendo fede al criterio della ripartizione del fortuito fra i vari partecipanti alla spedizione, come se operi fra di loro una comunione di rischi, il codice pone una regola e delle eccezioni. In via di massima, stando al legame che stringe le due prestazioni, il nolo non è dovuto per il periodo durante il quale non si è potuto utilizzare la nave per causa non imputabile al noleggiatore: l'incidenza normale del fortuito viene così a gravare sul noleggiante, quale capo dell'impresa di navigazione.

Le eccezioni salienti operano invece per i casi di rilascio forzato e di provvedimenti di autorità, potendo considerarsi intuitiva l'ipotesi di accidente del carico, come quella che concerne un rischio tipico del noleggiatore: tuttavia, un'eccezione all'eccezione, e quindi un ritorno alla regola, è prevista espressamente per il tempo in cui la nave sia sottoposta a riparazione.

A ben guardare, la ripartizione equitativa dei rischi così attuata, oltre a rispondere alla prevalente prassi dei formulari di noleggio a tempo, si ispira al criterio logico di far gravare sul noleggiatore i rischi che possono dirsi particolarmente attinenti al viaggio, e sul noleggiante quelli direttamente relativi alla nave. Da notare, del resto, che l'equilibrio del sistema è completato da un ulteriore temperamento, per cui il nolo, nei casi in cui sia dovuto, va comunque corrisposto al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l'inutilizzazione della nave.

237. — Un'apposita norma, concernente la responsabilità per le operazioni commerciali (art. 393), rappresenta il corollario della concezione legislativa del noleggio. Poichè la navigazione si svolge in nome del noleggiante e per conto del noleggiatore, la dipendenza giuridica del comandante e dell'equipaggio dal noleggiante deve logicamente conciliarsi con il potere del noleggiatore di impartire istruzioni al comandante stesso per quanto concerne l'impiego commerciale della nave e l'emissione delle polizze di carico. Ciò risponde all'accennata distinzione fra l'impresa di navigazione e l'impresa di trasporto, le cui rispettive responsabilità dovranno pertanto ripartirsi fra i diversi soggetti che ne sono titolari. Di conseguenza, ferma la responsabilità del noleggiante per le colpe nautiche, si spiega che, nel rapporto interno, il noleggiante non debba rispondere verso il noleggiatore sia per le obbligazioni derivanti dall'impiego commerciale o dall'emissione delle polizze, sia per le eventuali colpe del comandante e dell'equipaggio in dipendenza delle operazioni medesime. Quanto al rapporto esterno, basta distinguere in conformità dei principî: o le polizze continuano ad essere emesse in nome del noleggiante, e questi avrà diritto di rivalsa verso il noleggiatore, come attestano concor-

demente anche i formulari; o saranno eventualmente emesse in nome dello stesso noleggiatore, e il noleggiante resterà senz'altro estraneo al giuoco di responsabilità verso i terzi.

238. — A differenza di quanto è stabilito per il contratto di locazione (art. 378), ho previsto, in armonia con i formulari, la normale ammissibilità del subnoleggio o della cessione totale o parziale dei diritti derivanti dal contratto, senza necessità di espresso consenso da parte del noleggiante (art. 394): discende dai principi che nel rapporto interno il noleggiatore, subnoleggiante o cedente, sia sempre tenuto verso il noleggiante principale all'adempimento delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio.

239. — Per quanto concerne la prescrizione del rapporto, il groviglio di questioni, sorte sulla differenza fra i termini prescrizionali del contratto di noleggio (art. 924 cod. comm.) e del contratto di trasporto marittimo (art. 926), risulta oggi troncato dalla discriminazione legislativa delle due ipotesi. Per il rapporto di noleggio il tradizionale termine di un anno dovrà considerarsi decorrente dalla scadenza del contratto ovvero dalla fine del viaggio o dal giorno in cui si è verificato l'impedimento nell'esecuzione del contratto o in cui la nave è stata cancellata dai registri di iscrizione, a seconda che rispettivamente trattasi di noleggio a tempo o prorogato a termini dell'art. 389, di noleggio a viaggio, di interruzione nell'esecuzione, di perdita presunta della nave (art. 395).

CAPO III.

Del trasporto marittimo.

240. — La materia dei trasporti marittimi, preliminarmente divisa fra trasporti di persone e trasporti di cose, riceve, nell'ambito di questi ultimi, una sistematica distribuzione in più sezioni, la prima delle quali è dedicata alle disposizioni generali sul trasporto di cose, mentre le altre contemplano le diverse specie del genere, dal trasporto di carico totale o parziale al trasporto di cose determinate, e l'ultima concerne i vari documenti del trasporto.

SEZIONE I. — *Del trasporto di persone.*

241. — In tale quadro, trova anzitutto disciplina il così detto negozio di passaggio, o negozio di trasporto dei passeggeri, già impropriamente qualificato dal vecchio codice come « contratto di noleggio per il trasporto dei passeggeri » (art. 582). Per quanto possano darsi peculiari differenze nella disciplina dei trasporti di persone o di cose, ho così risolto affermativamente, secondo la realtà economica e l'evoluzione giuridica, il problema dell'appartenenza del rapporto di passaggio al più vasto concetto di trasporto in genere: anche sotto questo aspetto il codice della navigazione procede di pari passo con il codice civile. Ciò posto, la disciplina del rapporto si svolge attraverso tre temi fondamentali, quali la forma nella conclusione del negozio, gli impedimenti nell'esecuzione, la responsabilità del vettore, oltre le disposizioni accessorie sul trasporto dei bagagli.

242. — Per quel che concerne la forma, oltre al consueto obbligo della scrittura *ad probationem* (art. 396), ho disciplinato l'efficacia probatoria del biglietto di passaggio, il cui rilascio da parte del vettore dimostra la conclusione del contratto per il viaggio in esso indicato (art. 396, secondo comma): il codice sanziona l'obbligo del passeggero di fornirsi di questo documento probatorio (art. 399), e ne contempla la non cedibilità, se il titolo è nominativo o se il viaggio è iniziato (art. 398).

243. — Il complesso tema degli impedimenti nell'esecuzione contrattuale è quindi svolto attraverso una concatenata serie di articoli (400 a 406), il cui filo conduttore muove dalla distinzione fra impedimenti anteriori e posteriori alla partenza, per dare luogo, nell'ambito di ciascuna di queste ipotesi, alla sottodistinzione fra impedimenti riguardanti il passeggero e riguardanti la nave, contrapponendo ad un tempo ai casi di impedimento involontario quelli di inesecuzione volontaria. In questa trafila sta la ragion d'essere del sistema che oggi viene sostituito alle norme del vecchio codice, ora frammiste, ora inadeguate.

Se, prima della partenza, si verifica un impedimento del passeggero per causa a lui non imputabile, il contratto è risolto, restando allora dovuto al vettore, in via di liquidazione legale, un quarto del prezzo di passaggio netto (art. 400): a questo proposito ho contemplato per la prima volta l'ipotesi in cui l'impedimento concerna il gruppo familiare, sembrando giusto prevedere, in luogo della risoluzione di diritto, una mera risolubilità del rapporto (art. 400, secondo comma). Se, viceversa, la mancata presentazione a bordo è volontaria, resta evidentemente dovuto l'intero prezzo di passaggio, salvo un temperamento equitativo nel caso di cessione del diritto al trasporto (art. 401). Attraverso siffatta distinzione fra cause non imputabili e cause imputabili si spiega la variante che ne risulta rispettivamente introdotta, in più o in meno, riguardo all'unico tasso del mezzo prezzo di passaggio, eterogeneamente previsto dal vecchio codice per disparate cause di rottura contrattuale (art. 583, n. 2).

Qualora si tratti di impedimento della nave per causa non imputabile al vettore, non sorge dubbio che secondo i principii il contratto debba considerarsi risolto, col conseguente obbligo di restituzione del prezzo di passaggio eventualmente riscosso (così esplicitamente l'art. 583, n. 4, cod. comm.). Quando, invece, la soppressione della partenza sia dovuta a fatto del vettore, in luogo di una rigida risoluzione contrattuale, la quale non aprirebbe che la via all'indennizzo del passeggero (art. 583, n. 3 cod. comm.), ho creduto opportuno concepire un sistema più flessibile ed insieme più vantaggioso ai concreti interessi delle parti secondo criteri ben precisati (articolo 403). Mentre il rapporto deve ritenersi risolto nel caso di impossibilità di adempimento con altra nave dello stesso vettore, appare giusto contemplare il caso di successiva partenza di altre navi dello stesso vettore, offrendosi al passeggero la facoltà di optare fra la risoluzione e l'esecuzione. D'altra parte, equiparando alla soppressione della partenza solamente il mutamento d'itinerario che risulti pregiudizievole per gli interessi del passeggero, resta implicitamente riconosciuto il ragionevole potere dell'impresa di introdurre ogni altro mutamento di carattere non pregiudizievole. Di più, e così si è tenuto il dovuto conto delle esigenze del vettore, è sembrato equo che il risarcimento del passeggero, in caso così di soppressione della partenza come di mutamento dell'itinerario, non possa eccedere un dato limite, legalmente fissato nella misura del doppio del prezzo del passaggio, tutte le volte che soppressione o mutamento ebbero luogo per un giustificato motivo. Questa equilibrata tutela dei contrapposti interessi in giuoco è integrata da un'ulteriore norma per l'ipotesi in cui si verifichi un semplice ritardo nella partenza della nave (articolo 404): in tal caso, se il fatto non è imputabile al vettore, il passeggero durante il periodo del ritardo potrà fruire dell'alloggio e del vitto compresi nel prezzo di passaggio, come già disponeva il vecchio codice (art. 585), ma, se crederà avvalersi della sua facoltà di risoluzione, dovrà farlo entro termini nuovi, proporzionali alla durata del viaggio, mentre resterà evidentemente salvo il diritto all'indennizzo nel caso in cui il ritardo sia imputabile al vettore.

Dalle ipotesi di impedimento della partenza si passa così a quelle di impedimento del viaggio, distinguendo, anche qui, a seconda che l'impedimento concerna la nave o il passeggero. Nel primo caso ho creduto di accogliere una consolidata tradizione, codificando l'obbligo del nolo proporzionale o di distanza (art. 405), ma ho cercato ad un tempo di conciliare l'istituto col rigore giuridico, sostituendo il « tratto utilmente percorso » al « cammino percorso » del vecchio codice (art. 395, 570, secondo comma, 584, n. 3°), allo scopo di spiegare la conseguente divisibilità dell'opera dedotta in negozio: resta logicamente salvo il diritto all'intero prezzo di passaggio nel caso in cui il vettore procuri tempestivamente al passeggero la prosecuzione del viaggio su nave di analoghe caratteristiche (art. 405, secondo comma). Anche se l'impedimento concerna il passeggero può operare lo stesso criterio del prezzo proporzionale, mentre il prezzo è evidentemente dovuto per intero, se l'interruzione è dovuta ad un fatto a lui imputabile (art. 406).

244. — La responsabilità del vettore di persone trova nel codice della navigazione una disciplina rispondente all'evoluzione scientifica della materia ed essenzialmente ispirata alla rilevanza dell'interesse da tutelare: il nuovo ordinamento afferma infatti per la prima volta che anche la responsabilità per i sinistri alla persona del passeggero(art. 409), come per la ritardata o mancata esecuzione del trasporto (art. 408), non cessa se non quando il vettore abbia offerta la dimostrazione positiva che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile, trattisi di caso fortuito o di fatto del passeggero.

Se è vero che questo criterio, già emergente dal codice di commercio nell'ambito dei trasporti terrestri per ogni inadempienza all'obbligazione di custodire (art. 400) e di trasportare in senso stretto (art. 403), può ormai considerarsi svincolato dal presupposto storico della responsabilità per custodia del *receptum*, si spiega l'innovazione di questo codice, che esige il rigore di una comune controprova liberatoria proprio nell'ipotesi in cui sia in giuoco il più alto oggetto di tutela, come l'integrità umana. Ciò che, in definitiva, è destinato a risolversi ad un tempo a vantaggio della marina nazionale, il cui prestigio crescerà col crescere delle garenzie che essa sarà in grodo di offrire ai passeggeri di ogni paese. Mentre il nuovo codice civile, pur ispirandosi ad uguale criterio in materia di trasporti di cose (art. 1693), sembra mitigarne la portata in tema di trasporti di persone (art. 1681), il codice della navigazione si ispira a più rigorose esigenze di armonia, pur tenendo insieme presente la tutela del legittimo interesse armatoriale, col precisare che, a sua volta, incombe sul passeggero, quale titolo costitutivo dell'azione, l'onere di dimostrare il rapporto di dipendenza fra la causa imputabile e il sinistro.

245. — Infine, nel trasporto della persona ho considerato come normalmente incluso il trasporto di un bagaglio determinato per quantità e per qualità (art. 410), mentre ho preveduto un supplemento al prezzo di passaggio per ogni bagaglio registrato, eccedente tali limiti (art. 411): in ogni caso, ho ritenuto di precisare che la responsabilità del vettore per il bagaglio in tanto sia sottoposta al rigore delle accennate regole, entro un breve termine di decadenza (art. 412, 2° comma), in quanto il bagaglio sia stato a lui consegnato chiuso (art. 412, 1° comma), mentre, nel caso di mancata consegna, incomberà logicamente al passeggero dimostrare che la perdita o l'avaria è stata determinata da causa imputabile al vettore (art. 412). D'altra parte, ho seguito la voce della pratica e dei formulari, nell'introdurre qui, a tutela dei crediti del vettore, un caso di pegno legale sul bagaglio (art. 416).

246. — Il sistema della responsabilità del vettore di persone, completato da alcune norme particolari per le ipotesi di trasporto gratuito e amichevole (art. 413 e 414), si conclude, parallelamente alla responsabilità del vettore di cose, con la declaratoria di inderogabilità del regime legale in un senso più favorevole all'impresa di trasporto (art. 415).

Tuttavia questa restrizione dell'autonómia contrattuale non può essere ugualmente estesa dall'ipotesi in cui sia in giuoco la tutela dell'integrità umana sino al semplice caso in cui non sorga se non una questione di responsabilità per ritardata o ineseguita prestazione dell'obbligazione di trasportare in senso stretto: se un analogo criterio discretivo è introdotto anche dal nuovo codice civile (art. 1681), che pur si ispira ad una formulazione meno rigorosa della responsabilità del vettore di persone, altrettanto, se non a maggior ragione, ho ritenuto opportuno affermare nell'ambito dei trasporti di passeggeri.

247. — In materia di prescrizione, dato il distacco fra noleggio e trasporto, ho potuto seguire lo stesso dualismo degli articoli 924 e 926 cod. comm., adottando su richiesta della Federazione degli armatori il più breve termine di sei mesi o di un anno, a seconda dei casi, per ogni trasporto di persone o di bagagli. Il termine decorre dal giorno dell'arrivo del passeggero o della riconsegna del bagaglio ovvero, in difetto, da quello in cui si sarebbero dovuti verificare arrivo o riconsegna (art. 418). Ho ritenuto opportuno graduare il termine secondo le distanze del viaggio, come già mostrava di fare il codice di commercio (art. 926): analogamente ai trasporti di cose (art. 438), il termine è raddoppiato per i viaggi che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo (art. 418 terzo comma).

SEZIONE II. — *Del trasporto di cose in generale.*

248. — Passando al trasporto di cose, ho introdotto, secondo le esigenze della realtà, la distinzione essenziale tra le due categorie dei trasporti di carico totale o parziale e dei trasporti di oggetti singoli: i primi normalmente svolgentisi su nave determinata, i secondi su nave indeterminata (art. 419). Alla disciplina di entrambe le categorie sono anteposte regole generali, sovrastanti ad ogni fattispecie particolare: queste disposizioni comuni abbracciano un ricco campo, come la forma del negozio, gli obblighi e la responsabilità del vettore, la materia degli impedimenti, l'istituto del recesso, la riconsegna finale, la prescrizione. Di conseguenza, restano isolate nell'ambito delle singole categorie le sole norme di carattere speciale, meglio aderenti all'una o all'altra figura di trasporto.

Nell'ambito delle disposizioni generali, ho anzitutto contemplato il consueto requisito della scrittura a titolo probatorio, che domina la materia dei contratti di utilizzazione (articolo 420). Ho quindi ritenuto che trovassę qui opportuna sede la disciplina legale della responsabilità del vettore (art. 422 a 424), la quale presuppone, come naturale premessa, la menzione degli obblighi gravanti sul vettore all'inizio del viaggio (art. 421), parallelamente a quanto ho altrove previsto per gli obblighi del locatore (art. 379) e del noleggiante (art. 386).

249. — Relativamente alla disciplina della responsabilità del vettore ho ritenuto opportuno seguire la Convenzione di Bruxelles del 1924. Ciò non tanto per l'esistenza di tale accordo internazionale, quanto perchè i principii ivi consacrati sono ormai da tempo entrati nella prassi italiana, attraverso le clausole delle polizze per il Nordamerica, e costituiscono quindi già nostro diritto vivente. Del resto, era necessario che il legislatore fissasse specifici criteri in questo settore dove, soprat-

tutto riguardo alla figura dei preposti del vettore, per la necessità di avvalersi dell'opera loro, per l'impossibilità di controllo da parte del preponente, si appalesano così peculiari esigenze, e dove quindi l'interprete si muove a fatica, combattuto tra le esigenze medesime e la rigida applicazione dei principii.

La Convenzione non copre tutti i trasporti di cose; ne rimangono fuori i trasporti per cui non sia emessa polizza di carico o altro documento negoziabile (fatta esclusione dei carichi commerciali ordinari), i trasporti di merci caricate per contratto sopra coperta o di animali vivi, nonchè la fase di ogni trasporto anteriore alla caricazione e posteriore alla scaricazione. In proposito, allo scopo di attuare da un lato un regime legislativo unitario, e dall'altro di evitare ogni superfluo aggravamento della posizione del vettore nazionale nei confronti di quelli stranieri (aggravamento che potrebbe essere pregiudizievole nella concorrenza dei traffici), ho ritenuto opportuno di estendere la medesima disciplina, rendendola tuttavia, a differenza di quanto accade nell'ambito coperto dalla Convenzione, derogabile. Lo stesso criterio ho poi naturalmente seguito, pel medesimo fine, in quella categoria di trasporti in cui la derogabilità è praticamente ammessa anche dalla Convenzione, cioè nel cabotaggio nazionale.

Le clausole della Convenzione sono frammentarie e disorganiche, poichè derivano dalla cosiddette « Regole dell'Aja », concepite secondo lo schema di una polizza tipo, redatto da pratici sulla base degli usuali formulari. Ho quindi provveduto a raggrupparle e fonderle in tre nuclei essenziali, che attengono rispettivamente al regime della responsabilità in senso stretto, alla limitazione del debito, al problema della derogabilità delle norme.

250. — Il punto fondamentale in cui il regime convenzionale si distacca dal nostro tradizionale regime del *receptum*, per quanto attiene al lato sostanziale del fenomeno della responsabilità, è quello di far gravare sul caricatore anzicchè sul vettore i danni derivanti dalle cosiddette colpe nautiche dei preposti del vettore (« atti, negligenze o mancanze » dell'equipaggio « nella navigazione o nell'amministrazione della nave », come dice la lett. *a*) dell'art. 4, n. 1, della Convenzione), cioè, secondo la locuzione corrente, di esonerare il vettore da responsabilità per tali danni.

Per quanto attiene poi al regime probatorio, il punto in cui anzitutto si distacca, in linea generale, il nuovo regime da quello antico consiste in ciò, che al vettore, per liberarsi della responsabilità, è imposta non la prova positiva (della derivazione del danno da causa a lui non imputabile), ma la prova negativa (della non derivazione da sua colpa o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti). E' evidente come, già per questa semplice inversione, la posizione del vettore risulti notevolmente più favorita, sia dal punto di vista processuale come da quello sostanziale (art. 422, primo comma). Del resto una tale inversione dell'onere probatorio formava il contenuto del maggior numero delle clausole contrattuali, e nulla vi era di più controverso in dottrina circa i limiti di validità delle clausole stesse, con la conseguenza di notevoli sperequazioni, nei singoli casi concreti, tra i diversi caricatori.

251 — Ma le innovazioni del regime, sotto questo angolo visuale, non si arrestano a tale norma generale: una posizione ancor più favorevole è fatta al vettore per tutta una serie di casi, « pericoli eccettuati », analiticamente elencati dalla Convenzione — art. 4, n. 2, lett. *b*) a *p*) — e che purtroppo ho dovuto riprodurre in una non dissimile elencazione (art. 422, seconda comma), per i quali deve addirittura il caricatore provare la colpa del vettore o la colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti. Ragion di essere di questa eccezione sta nella considerazione che per lo più questi « pericoli » costituiscono dei casi di fortuito o di forza maggiore, onde la semplice dimostrazione da parte del vettore della derivazione del danno da uno di essi, può ben far presumere, fino a prova contraria, l'assenza di una causa a lui imputabile. Ai pericoli eccettuati si aggiunge poi l'innavigabilità della nave; ma per questa una analoga presunzione può sussistere soltanto quando vi sia stato da parte del vettore l'adempimento degli obblighi relativi all'apprestamento della nave in condizioni di navigabilità, e perciò il vettore è tenuto a dare la prova relativa. A sua volta, anche la prova, fornita dal vettore, della derivazione del danno da colpa nautica dei suoi dipendenti e preposti pone in essere un tale regime invertito, costringendo il caricatore a provare di contro l'esistenza di una causa imputabile al vettore secondo la disposizione contenuta nel primo comma: in altri termini il vettore ha qui la scelta tra il dare direttamente la prova (negativa) prevista in via generale dal primo comma, o l'invertire il regime probatorio con la dimostrazione della colpa nautica dei dipendenti e preposti; ed anche qui la ragion d'essere di tale seconda possibilità è sempre quella che normalmente dove vi è colpa nautica dei dipendenti e preposti non sussiste poi una colpa commerciale di questi (poichè si gravita in due settori di attività differenti), nè una colpa del preponente.

252. — Il limite legale del debito del vettore fissato nell'articolo 423 deriva anch'esso, come istituzione, dalla Convenzione di Bruxelles, ma nella cifra risulta altresì da un'esigenza di equilibrio con le altre marine mercantili. Le Regole dell'Aja fissavano il limite della responsabilità del vettore, fuori dei casi di dichiarazione di valore, a cento sterline oro per unità o per collo. Accanto alle cento sterline la Convenzione di Bruxelles ha introdotto (art. 4, n. 5, primo comma) « l'equivalente della somma in altra moneta », precisando poi da un lato (articolo 9, n. 2) che la conversione in unità monetarie nazionali può esser compiuta in cifre tonde, e dall'altro (art. 9, primo comma) che le unità monetarie a cui è fatto riferimento si intendono quali valore oro. Senonchè da quest'ultimo criterio si discostò già la Gran Bretagna nel *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924; e a sua volta la Francia, per tener conto della svalutazione intanto sopravvenuta per la sterlina, fissò nel 1936 l'arrotondamento in ottomila franchi, sulla base del cambio del tempo. Dalla cifra convenzionale si è infine da ultimo discostata anche la Germania, se pur meno pronunciatamente. In considerazione di ciò mi è parso opportuno di seguire un criterio analogo, fissando un limite il quale, piuttosto che alla cifra teorica della Convenzione, sia pari alla cifra concretamente fissata dagli altri ordinamenti.

La base di un tale sistema, che per natura sua presuppone la normalità dei rapporti internazionali, non può essere in questi tempi che approssimativa e provvisoria: ma essa rimarrà pur sempre come indice del criterio che il legislatore intende seguire, e potrà quindi essere attuata anche attraverso ulteriori adeguazioni.

253. — La disciplina delle eventuali modificazioni contrattuali del limite legale, conforme alla Convenzione (art. 4, n. 5, secondo, terzo e quarto comma), si sostanzia in tre punti: inammissibilità di una riduzione del limite; efficacia semplicemente presuntiva della dichiarazione di valore compiuta dal caricatore; conseguenza di una dichiarazione scientemente inesatta. Le norme relative avranno a mio avviso un benefico risultato, in quanto le controversie erano fortissime al riguardo della validità delle clausole limitative di polizze. La limitazione legale e l'orientamento univoco delle alterazioni contrattuali per i casi considerati normali (e quindi sottoposti in pieno al regime dell'art. 423) elimineranno radicalmente

ogni incertezza; mentre anche per i casi in cui è ammessa la piena derogabilità di tale regime, l'interprete saprà ormai a quale criterio deve attenersi nel giudicare la validità delle clausole. Tale criterio non può invero essere più rigoroso di quello che il legislatore ha fatto proprio nello statuire una limitazione di pieno diritto; e poichè questa limitazione prescinde da ogni discriminazione nella causa della responsabilità, ne dovranno essere indipendenti anche le clausole limitative contrattuali, sempre che rimangano tali, connesse soltanto ad un equilibrio delle prestazioni, implicito nel libero gioco della domanda e dell'offerta del servizio.

254. — Sono venuto così a parlare del problema della natura cogente o dispositiva delle norme che delineano il regime della responsabilità del vettore. A questo riguardo (art. 424) ho anzitutto ritenuto opportuno e giusto il criterio fondamentale da cui muove la Convenzione di Bruxelles, per cui tutte le disposizioni sono sempre considerate derogabili a favore del caricatore, considerato contraente più debole. Ma accanto a questo principio ne ho poi introdotto un secondo, a favore del vettore, per cui la piena derogabilità è ammessa in determinate categorie di trasporti (trasporti nazionali, trasporti senza polizza, trasporti sopra coperta o di animali vivi), o fasi del trasporto (prima della caricazione e dopo la scaricazione), per i quali la Convenzione o non dispone o consente un particolare regime nei singoli paesi. Mi è parso questo infatti un utile strumento, come ho detto sopra, per attuare un unitario e organico regime legislativo, senza però aggravare la posizione del vettore nazionale; mentre d'altra parte ogni timore di possibili aspetti negativi va escluso, poichè tutta la materia rimane naturalmente inquadrata nei principii generali. Queste medesime considerazioni mi hanno indotto ad accogliere la richiesta della Federazione nazionale degli armatori, rendendo derogabile il regime legale, in difformità di quanto dettava il progetto 1940, anche per i danni da ritardo.

Come all'applicazione di tali principii le nuove norme di legge apportino un utile chiarimento ho accennato or ora per le clausole limitative. Per le clausole di esonero risulta evidente che nella sfera non coperta dalla legge le pattuizioni degli interessati potranno esplicarsi liberamente, nell'ambito determinato dal concorso tra principii generali e disposizioni speciali fissate in materia di trasporto marittimo. Questo significa, in altri termini, che, delineando la disciplina legislativa, in parte cogente, in parte dispositiva, il legislatore ha altresì apportato all'interprete un metro sicuro per giudicare i limiti di validità delle convenzioni private.

255. — Posti questi criteri sul problema della responsabilità, ho seguito l'effettivo svolgimento del rapporto dal momento della consegna al vettore sino a quello della riconsegna a destino.

Siamo così al tema degli impedimenti, dinanzi a cui si pone il problema di distribuire fra le parti l'incidenza del fortuito, correggendo il rigore del principio per cui il debitore del trasporto, come il prestatore di una qualsiasi opera, sarebbe in astratto tenuto a risentire ogni rischio relativo al compimento dell'opera. Il formalismo di questo criterio, inadeguato alle esigenze del grande traffico e già temperato dal codice di commercio (art. 395), risulta superato dall'equilibrata visione dei contrapposti interessi, cui oggi si ispira il codice della navigazione. Tenendo ferma la distinzione fra impedimenti definitivi e temporanei, conviene seguire tre momenti essenziali dell'esecuzione: prima della partenza, dopo la partenza, all'approdo.

Se l'evento si verifica prima della partenza della nave, ho previsto, d'accordo col vecchio codice (articoli 551 e 552), che il contratto sia risolto nell'ipotesi di impedimento definitivo e che ogni parte subisca allora il proprio danno (art. 427), salvo un temperamento nel caso di avvenuta caricazione (art. 427, secondo comma), nel mentre ho disposto che il rapporto debba restare in vigore nell'ipotesi di impedimento temporaneo, salvo la contemporanea facoltà del caricatore di ritirare le merci, con l'obbligo di ricaricarle o di risarcire il danno (art. 428). Ma, insieme a ciò, ho preveduto la delicata ipotesi di un impedimento che, pur non costituendo formalmente impedimento definitivo, dia tuttavia luogo a così « soverchio ritardo » (secondo la stessa espressione dell'art. 395 cod. comm. in tema di trasporti terrestri), da suggerire una nuova e intermedia soluzione, come quella della mera risolubilità del vincolo (art. 427).

Se poi l'impedimento si verifica dopo la partenza, conviene analogamente distinguere: o si tratta di una causa rimovibile, ed il contratto resterà in vigore senza riduzione di nolo; o viceversa l'impedimento è definitivo, ovvero può dirsi sostanzialmente tale in quanto la causa non sia rimovibile se non con soverchio ritardo, ed allora, come in materia di trasporti di persone (art. 405 e 406), ho accolto il criterio della divisibilità dell'opera, prevedendo l'obbligo del nolo proporzionale al tratto utilmente percorso, purchè il comandante abbia fatto il possibile per provvedere all'inoltro delle merci a destino (art. 429).

Infine, nel caso in cui l'impedimento, o un soverchio ritardo ad esso equiparabile, si verifichi all'atto dell'approdo, ho accolto il pratico criterio dell'art. 553 cod. comm., sembrando tuttavia giusto precisare che, fermo restando l'obbligo di corrispondere l'intero nolo in conformità dell'art. 572 cod. comm., la scelta fra l'approdo in altro porto o il ritorno al porto di partenza debba essere contemporaneamente ispirata alla migliore tutela degli interessi della nave e del carico (art. 430).

256. — Ho quindi regolato il recesso del caricatore prima della partenza della nave, consacrando la tradizionale regola del mezzo nolo (art. 564 cod. comm.), integrata dall'obbligo di corrispondere altresì le spese di caricazione e di scaricazione, se non furono comprese nel nolo, e le controstallie decorse (art. 432). Valutati gli argomenti sollevabili pro o contro la conservazione dell'istituto, ho creduto di dovere accogliere la tesi favorevole, tenendo conto del nesso che lega l'operazione di trasporto e le altre operazioni dei mittenti, particolarmente di compravendita: donde la convenienza di una adeguata libertà d'azione a seconda della mutevole congiuntura, evitando una rigida limitazione degli affari, che si risolverebbe a danno delle esigenze generali del commercio. E' vero, d'altra parte, che la possibilità di trovare un nolo in luogo del mezzo nolo perduto diventa per il vettore tutt'altro che sicura in tempi di emergenza, quando il mercato internazionale sia soggetto a notevoli oscillazioni: ma la disciplina legale non offende le esigenze della realtà, dato il suo carattere dispositivo, che lascia alle parti libero margine per più adeguate pattuizioni speciali.

La regola del mezzo nolo, assicurando al vettore almeno una media tra le opposte ripercussioni patrimoniali che egli è esposto a risentire per il recesso del caricatore, è rivolta, in linea di principio, ad eliminare le controversie sulla liquidazione del danno, secondo un indirizzo che va diffondendosi nelle legislazioni moderne. Tuttavia ho qui introdotto un'innovazione, per cui il caricatore è ammesso a provare che il vettore abbia subito un danno minore o addirittura nullo (articolo 432, secondo comma): questo temperamento è fondato su un'innegabile esigenza pratica, eliminando l'inconveniente che il vettore, in tempi di congiuntura favorevole, possa locupletarsi del mezzo nolo, trovando altro nolo senza spesa alcuna.

La disciplina del recesso è integrata da un'ulteriore norma per l'ipotesi in cui il ritiro delle merci avvenga durante il

viaggio (art. 433): in tal caso, pur riaffermando il normale obbligo del nolo intero (art. 567 cod. comm.) oltre il rimborso delle spese di caricazione aventi carattere straordinario, ho insieme creduto introdurre, nell'interesse generale del traffico, l'innovazione per cui il comandante non è più tenuto alla scaricazione, ogni qualvolta questa importi ritardo notevole o mutamento d'itinerario o scalo intermedio non previsto contrattualmente (art. 433, secondo comma).

257. — Dopo una disposizione unificatrice delle varie ipotesi di caricazione incompleta (art. 434), già frammentariamente contemplate dal vecchio codice (art. 563, 564 2° comma, 568), resta così un gruppo di norme, dedicate alla disciplina della riconsegna a destino (art. 435 a 437).

Quanto alla constatazione dell'eventuale perdita od avaria delle merci, ho introdotto dei brevi e perentori termini per l'opportuna riserva da farsi in iscritto o in contraddittorio del comandante, da parte del destinatario o del raccomandatario, stabilendo, in conformità della Convenzione internazionale, che nella mancanza di riserva debba operare una presunzione di regolare riconsegna (art. 435), sembrando eccessiva la sanzione di decadenza dell'azione, già prevista dal codice di commercio in materia di trasporti terrestri (art. 437) ed oggi opportunamente temperata dal nuovo codice civile (art. 1698).

Nel caso di perimento del carico, in luogo della superata norma del vecchio codice (art. 577), ho affermato l'obbligo della corresponsione del nolo, non solamente nel caso più evidente in cui l'evento sia dovuto a fatto del caricatore, ma altresì quando l'evento dipenda dalla natura della merce non resa nota al vettore o al comandante (art. 436), ispirandomi così ad un prudente parallelismo fra due ipotesi limitrofe, come già mostrava di prevedere il codice di commercio, nell'ambito dei trasporti terrestri, in tema di responsabilità del vettore (art. 400).

Infine, coordinando le sparse norme del codice di commercio (art. 557, 579 e 580), ho disciplinato *ex novo* l'ipotesi della mancata corresponsione del nolo, tenendola distinta dall'ulteriore caso di irreperibilità del destinatario o di rifiuto a ricevere le merci. Mentre questa seconda ipotesi, non essendo suscettibile di regolamento unitario, viene rinviata alle disposizioni dettate per le speciali figure dei trasporti di carico (art. 450) e dei trasporti di cose determinate (art. 454), ho potuto invece unificare la disciplina della prima ipotesi (art. 437): nel caso di mancata corresponsione del nolo, ho infatti affermato, a doverosa tutela dell'interesse del vettore, la facoltà del comandante di farsi autorizzare non solamente a depositare il carico, ma altresì, in armonia a quanto prevedevano gli articoli 513 e 557 codice di commercio, a vendere il carico stesso sino a copertura dei diritti di nolo e di controstallia, sempreché il destinatario non provveda ad un deposito cauzionale di corrispondente ammontare (art. 437).

258. — Quanto alla prescrizione, ho fissato, come per i trasporti di persone (art. 418), il consueto termine di sei mesi, raddoppiandolo per i viaggi che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo (art. 438). Questa disposizione generale sui trasporti di cose è tuttavia suscettibile di diversa applicazione nel campo dei trasporti di carico e dei trasporti di cose determinate, per quel che concerne la decorrenza: mentre, nel caso di riconsegna, il termine non può logicamente decorrere che da tale giorno nell'un campo e nell'altro, viceversa, nel caso di perdita delle merci, ho creduto di introdurre una variante, per cui il decorso si verifica dal giorno in cui doveva aver luogo la riconsegna, se trattasi di trasporto di carico (art. 438), ed è invece protratto al giorno in cui il vettore riconosce la perdita o altrimenti a sette giorni dal termine in cui le merci dovevano giungere a destinazione, se trattasi di trasporto di cose determinate (art. 456).

SEZIONE III. — *Del trasporto di carico totale o parziale.*

259. — Ho creduto di assicurare la forza espansiva del sistema mediante la disposizione preliminare che, segnando la linea di confine fra negozio di noleggio e negozio di trasporto, dichiara applicabili le norme generali del trasporto ad ogni ipotesi in cui sia dedotto in contratto l'obbligo di riconsegnare a destino un carico totale o parziale. In tal modo, la discussa figura del così detto noleggio a viaggio, accompagnata dall'obbligo di trasportare un carico totale o parziale su nave determinata, viene ricondotta dal codice nell'alveo della sua naturale disciplina, dal momento che essa non costituisce se non una figura di trasporto qualificata dalla designazione del mezzo.

260. — Nella sezione dedicata al trasporto di carico, appaiono anzitutto varie disposizioni, particolarmente aderenti alle esigenze di questa sottospecie: dalla determinazione nell'interesse generale degli spazi utilizzabili per la caricazione (art. 440), alla codificazione dell'uso generale di consegnare o riconsegnare « sotto paranco », salvo a questo proposito uno spostamento nella gerarchia delle fonti con la possibile prevalenza dell'uso locale alla legge (art. 442); dalla determinazione del punto di ancoraggio e di ormeggio (art. 441), agli effetti dell'inesatta dichiarazione di portata della nave (art. 443). Ho poi inserito un gruppo compatto di norme (articoli 444 a 449), rivolte a codificare per la prima volta la delicata materia delle stallie e controstallie. Il codice della navigazione segue da vicino gli usi, fonte normativa tipica dell'istituto, integrandoli e coordinandoli in un sistema di carattere dispositivo, che di regola consente di sovrapporre alla precisa, ma flessibile disciplina legale l'eventuale diversa disciplina, nascente dal contratto, dal regolamento o dall'uso locale. Tre possono dirsi i momenti essenziali dell'istituto, sia nella fase di caricazione che di scaricazione: decorso delle stallie, decorso delle controstallie, decorso delle controstallie straordinarie.

Il termine di stallia, concesso per le ordinarie operazioni di imbarco e di sbarco, può a sua volta essere considerato dal vario punto di vista della decorrenza, della durata, del computo. Per quanto concerne la decorrenza, ho fissato il *dies a quo* in base ad un concorso di circostanze obiettive e subiettive, tenendo conto del momento in cui, essendo la nave pronta per l'imbarco o lo sbarco, ne sia giunto rispettivamente avviso al caricatore o al ricevitore (art. 444). Per quanto riguarda la durata, ho rimesso la determinazione del *dies ad quem* ad un organo estraneo, come il comandante di porto, aggiungendo che egli debba tener conto dei mezzi localmente disponibili, della struttura della nave, della natura del carico, e sia inoltre tenuto a dare tempestiva comunicazione del termine alle parti (art. 444, secondo comma). Infine, nei riguardi del computo, da farsi consuetudinariamente secondo i giorni lavorativi (art. 445), ho ritenuto che il fortuito debba sospendere il decorso delle stallie (art. 445, secondo comma), in stretta conseguenza del criterio che, mancando qui il presupposto di una mora del caricatore o del destinatario, non è dato addossare loro l'onere di un fatto ad essi non imputabile.

261. — Analoga trafila di problemi sorge per il termine di controstallia. Quanto alla decorrenza, le controstallie di caricazione o di scaricazione avranno logicamente inizio dal momento in cui sia spirato il termine di stallia senza che per fatto del caricatore o del destinatario siano state ultimate le operazioni

(art. 446), salva la facoltà del comandante di sopprimere le controstallie di caricazione, se, in mancanza di merce sufficiente a garentire il credito del vettore, non venga fornita idonea cauzione (art. 447). Quanto alla durata, le controstallie si protrarranno, secondo l'attestazione degli usi, di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia (art. 446, secondo comma). Infine, quanto al computo, le controstallie saranno calcolate in ragione di ore e giorni consecutivi (art. 448), avendo con ciò inteso dire che il fortuito non ne debba sospendere il decorso, anche in relazione alla circostanza che il caricatore o il destinatario caddero in mora rispetto al precedente termine di stallia. Tuttavia, tenuto conto che essi, mediante la corresponsione di un tasso di controstallia (art. 448, 2° comma) vengono al tempo stesso e fruire legalmente di un termine suppletivo, ho creduto di dover introdurre un fondamentale temperamento, stabilendo che per il periodo durante cui le operazioni risultino sospese per fatto non imputabile al caricatore o al destinatario, in luogo del maggiore tasso di controstallia, sia semplicemente dovuto un compenso proporzionale al nolo (art. 448, 3° comma).

262. — Il regolamento legale è da ultimo completato con una norma sulle così dette extrastallie, o controstallie straordinarie di caricazione e di scaricazione, le quali decorreranno dopo la scadenza del termine di controstallia, nel caso in cui il comandante non siasi avvalso della rispettiva facoltà di partire a caricazione incompleta o di scaricare le merci d'autorità (art. 449). In proposito, ho ritenuto giusto stabilire che la durata di quest'ultima ed eccezionale sosta debba essere fissata d'accordo col caricatore o col destinatario e che il relativo compenso, in mancanza di diverso patto, regolamento od uso, sia equamente fissato in base ad una maggiorazione della metà rispetto al tasso di controstallia.

263. — Infine ho concluso questa sezione contemplando, nella fase della riconsegna finale, le ipotesi di irreperibilità del destinatario o di rifiuto a ritirare le merci, come quelle che esigono una diversa disciplina a seconda che trattisi di un trasporto di carico totale o parziale ovvero di un trasporto di cose determinate. A proposito dei trasporti di carico (art. 450), ho ritenuto di dover distinguere il caso di irreperibilità del destinatario, cui è equiparabile il rifiuto di ricevere la merce o l'opposizione alla riconsegna, dal semplice caso di ritardo nel ritiro, cui è equiparabile la controversia nell'esecuzione della riconsegna: nell'uno e nell'altro campo mi è stato agevole fare sostanzialmente capo ai rispettivi criteri del nuovo codice civile (articoli 1685 e 1690, 1514 e 1515).

SEZIONE IV. — *Del trasporto di cose determinate.*

264. — Si passa così al settore dei trasporti di cose determinate, affidati di regola alla marina di linea e caratterizzati non solamente dalla tipica differenza dell'oggetto (colli invece di carico), ma anche dalla normale circostanza che le parti non deducono più in contratto una nave designata, come suole verificarsi nella marina libera o da carico. Oltre che alle disposizioni generali sul trasporto, applicabili ad ogni specie del genere, ho pertanto ritenuto necessario far capo ad alcune regole più aderenti alle particolari esigenze della materia, sia formulando norme nuove, come quella sulla sostituibilità della nave, sia rettificandone altre, come in tema di termini di caricazione e di scaricazione, di recesso del caricatore, di riconsegna finale.

La facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe è un corollario diretto del normale atteggiamento del rapporto, per cui impallidisce la considerazione giuridica di una nave determinata, restando invece decisiva la funzione economica dell'arrivo a destino della merce (art. 451).

265. — Al complesso giuoco dei termini di stallia e di controstallia, elaborati consuetudinariamente nel traffico della marina libera, ho dovuto sostituire, in armonia delle pratiche necessità della marina da linea, più rapide regole sia nella fase di caricazione che di scaricazione. Per le operazioni di consegna delle merci dovranno essere rispettati i termini d'uso, con la sanzione che, decorso invano il termine, il comandante avrà facoltà di partire a caricazione incompleta, restando dovuto al vettore l'intero nolo (art. 452). Per le operazioni di ritiro ho riconosciuto, come normale strumento del grande traffico marittimo, la facoltà dell'impresa di procedere alla riconsegna delle quantità spesso ingenti di colli nei confronti di imprese di sbarco autorizzate: e ciò non solo nell'ipotesi eccezionale di irreperibilità del destinatario o di rifiuto di ricevere le merci, ma altresì, come impongono le esigenze del movimento portuale, quando il destinatario sia presente, salvo, in questo caso, l'onere delle relative spese a carico del vettore, se la riconsegna all'impresa di sbarco è stata fatta solo nell'interesse della nave (art. 454).

266. — Fa parte del quadro la correlativa limitazione del diritto di recesso del caricatore: nella materia dei traffici di linea, non ho ritenuto infatti concepibile questa facoltà, se non quando essa sia esercitata nei termini d'uso per la partenza della nave e possa aver luogo senza cagionare ritardo (articolo 453), restando così corretta la tradizionale regola dell'articolo 565 cod. comm. in conformità delle necessità di un regolare svolgimento della massa di trasporti a collettame.

Quanto alla particolare disposizione dell'art. 456, secondo la quale, nel caso di mancato arrivo delle merci, il destinatario non può esercitare i diritti nascenti dal contratto se non dal giorno in cui il vettore ha riconosciuto la perdita o altrimenti dopo sette giorni dalla data in cui doveva aver luogo la riconsegna, ho già avuto occasione di inquadrare la norma nel sistema della prescrizione (art. 438).

SEZIONE V. — *Della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico.*

267. — La materia della polizza di carico costituisce l'oggetto precipuo della Convenzione di Bruxelles del 1924, alla quale, per le ragioni che ho accennato a proposito della responsabilità del vettore, è parso opportuno conformarsi, soprattutto in considerazione del fatto che le regole convenzionali sono già largamente entrate nella prassi. Valgono naturalmente, anche a questo proposito, i criteri già accennati per il tema connesso della responsabilità.

Le linee essenziali della disciplina tracciata in questa sezione del codice possono dunque così sintetizzarsi: *a*) aderenza al contenuto delle regole stabilite nella Convenzione di Bruxelles del 1924, con assoluta libertà di forma; *b*) aderenza alla prassi attuale, dalla quale possono venire desunti l'ordine delle operazioni che successivamente si svolgono in rapporto alla consegna della merce al vettore e in rapporto alla caricazione, nonchè la stessa denominazione dei documenti usuali; *c*) precisa definizione degli aspetti sotto i quali la polizza ricevuto per l'imbarco può considerarsi equivalente alla polizza di carico, sulla traccia dell'indirizzo seguito dalla Convenzione, e completa disciplina della polizza ricevuto per l'imbarco, ormai largamente affermatasi, al fine di evitare che l'autonomia privata possa, libera da argini legislativi, orientarsi in un senso non conforme alle linee seguite in materia

dal legislatore; *d*) adeguata regolamentazione della clausola « ignoro peso » e simili e delle relative conseguenze; *e*) disciplina legislativa degli ordini di consegna propri, al fine di precisare entro quali limiti sia confacente alle linee del codice il riconoscimento del valore che la prassi annette agli ordini di consegna. Per il resto la materia è stata sistemata sulla base dei risultati ormai definitivamente acquisiti nella dottrina e nella giurisprudenza italiana: riconoscendo pertanto nella polizza (di carico o ricevuto per l'imbarco) e negli ordini di consegna propri, la natura di titoli di credito rappresentativi, e inquadrando così le norme speciali nel regime generale dei titoli di credito quale risulta dal nuovo codice civile. Qualche dubbio si sarebbe potuto formulare forse per quanto concerne la polizza nominativa, in vista delle incertezze dimostrate al riguardo dalla dottrina; ma ho ritenuto opportuno di superarlo senz'altro, in considerazione della utilità pratica che una unificazione del regime può presentare, in quanto consente di semplificare la disciplina dell'istituto.

268. — Procedendo secondo un ordine logico, è stato tracciato anzitutto un quadro preciso dei fondamentali documenti relativi al trasporto marittimo, quali si desumono appunto dalla vita dei traffici.

La richiesta del trasporto è fatta dal caricatore a mezzo di una nota, che egli normalmente compila su un modulo a stampa, predisposto a tal fine dal vettore, e presenta al vettore medesimo o al suo raccomandatario unitamente alle merci da trasportare o indipendentemente da esse. Tale nota viene detta « dichiarazione d'imbarco » o « richiesta d'imbarco ».

Alle indicazioni contenute in questa nota accenna anche la Convenzione di Bruxelles, sia pure in sede non adeguata, per ricondurre ad essa le indicazioni che il vettore è obbligato a segnare in polizza, e per disciplinare le responsabilità relative. A tali finalità anche più compiutamente risponde l'art. 457, dove, mentre sono specificate le indicazioni che il caricatore deve segnare nella dichiarazione d'imbarco, viene poi esplicitamente sancito che il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivanti da eventuali omissioni o inesattezze.

269. — Ai documenti presentati dal caricatore fanno logicamente riscontro i documenti rilasciati dal vettore. Tali documenti sono l'« ordinativo d'imbarco », la « ricevuta di imbarco » (ovvero « ordinativo di bordo »), la « polizza ricevuto per l'imbarco », e la « polizza di carico », le cui rispettive peculiarità, in rapporto alle complesse operazioni preliminari all'imbarco, sulla base dell'attuale organizzazione delle compagnie marittime, sono state definite nell'art. 458.

Secondo tale articolo il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, è tenuto a rilasciare al caricatore, una volta assunto il trasporto, o un ordinativo d'imbarco ovvero una polizza ricevuto per l'imbarco; da entrambi i documenti risulta pertanto l'assunzione del contratto di trasporto, ma in tanto il vettore è tenuto a rilasciare una polizza ricevuto per l'imbarco, cioè ad assumere già all'atto della consegna e ancora prima della caricazione, l'obbligazione che è inerente all'emissione di un titolo di credito, in quanto ciò sia stato convenuto dalle parti.

Dopo l'imbarco ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il caricatore ha diritto a ricevere per le merci imbarcate una ricevuta di bordo o la polizza di carico, l'una e l'altra firmata dal comandante.

L'ultimo comma dell'articolo precisa poi come, in base alla ricevuta di bordo, si addivenga all'emissione della polizza di carico da parte del vettore, quando a ciò non abbia già provveduto in suo nome il comandante, ovvero alla integrazione della polizza ricevuto per l'imbarco eventualmente rilasciata dal vettore al momento in cui ha assunto il trasporto.

270. — Circa la polizza ricevuto per l'imbarco, in particolare, la sua equiparazione alla polizza di carico, fatta eccezione per quanto concerne la prova del caricamento, si è ormai affermata e risponde alle effettive esigenze del traffico: onde mi è parso opportuno prevedere tale equiparazione, soprattutto, come ho detto, per poterne fissare con precisione i limiti e per disciplinare gli obblighi che incombono sul vettore il quale abbia emessa una polizza ricevuto per l'imbarco.

Posta l'integrazione indicata nell'ultimo comma dell'articolo 458, la polizza ricevuto per l'imbarco è in tutto equivalente a una polizza di carico, o meglio si trasforma in una polizza di carico; prima di tale integrazione, la diversa portata dei due documenti si appalesa nel campo probatorio, a seconda cioè che l'efficacia probatoria si limiti alla consegna delle merci al vettore o si estenda anche all'imbarco.

Per chiarezza questo principio è stato esplicitamente fissato nell'art. 459; il cui contenuto, poi, si è opportunamente allargato al di là dell'anzidetta finalità essenziale. Con l'occasione infatti è stato regolato anche il valore probatorio di altri documenti, conformemente alle esigenze logiche e pratiche: oltre la polizza di carico, anche la ricevuta di bordo fa prova, in base al testuale disposto di questo articolo, dell'avvenuta caricazione.

Risulta in tal modo che, ove anche non venga richiesta al vettore l'integrazione della polizza ricevuto per l'imbarco, il caricatore può tuttavia mediante tale polizza e la ricevuta di bordo, coprire l'intera portata di una polizza di carico.

271. — Per i due documenti principali — polizza ricevuto per l'imbarco e polizza di carico — occorreva naturalmente che la legge specificasse le indicazioni che vi devono essere enunciate. In questo senso si è seguito il criterio già accolto nell'abrogato codice di commercio per la polizza di carico, estendendolo anche alla polizza ricevuto per l'imbarco. Una tale estensione era imprescindibile, alla stregua dell'equiparazione fissata dal codice; mentre non altrettanto necessaria sarebbe stata per i documenti complementari, per i quali anzi in un certo senso è parso opportuno lasciare libera la prassi di atteggiarsi, come oggi fa, secondo le mutevoli esigenze dei diversi casi.

Le indicazioni della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico sono fissate dall'art. 460. Tali indicazioni, in gran parte conformi a quelle fissate dal codice abrogato per la polizza di carico, sono state tuttavia precisate e ordinate secondo un più razionale criterio. Nella polizza ricevuto per l'imbarco non sono naturalmente inserite le indicazioni relative alla individuazione della nave nè quelle concernenti il luogo e la data di caricazione.

272. — Stabilite le indicazioni che devono esser contenute nelle polizze, sono state fissate le soluzioni relative ai problemi che si riconnettono a tali indicazioni, e più precisamente alle indicazioni afferenti da un lato alla data di consegna e alla data di caricazione, dall'altro alla natura, qualità e quantità delle merci; problemi che fin qui hanno dato ampia materia di incertezze e di controversie alla dottrina e alla giurisprudenza.

Riguardo alle indicazioni concernenti la data di consegna e la data di caricazione il problema che si pone è quello della mancata inserzione; e la soluzione stabilita dall'art. 461 riposa su una serie di opportune e logiche presunzioni. Indicazione fondamentale risulta in base a tale articolo la data di emissione della polizza, poichè in mancanza di indicazione della data di consegna e della data di caricazione si risale progressivamente appunto fino alla data di emissione.

Riguardo alle indicazioni relative alla natura, qualità e quantità delle merci il problema che si pone è invece quello

dell'eventuale impossibilità di un normale controllo da parte del vettore dei dati forniti dal caricatore nella dichiarazione di imbarco. La soluzione stabilita dalla Convenzione di Bruxelles è di autorizzare in questo caso il vettore a non inserire in polizza le indicazioni relative; quella adottata dalla prassi è piuttosto di accompagnare le indicazioni con una clausola nella quale viene affermata la mancata verifica da parte del vettore.

Tra le due soluzioni è parsa preferibile la seconda, in quanto meglio rispondente alle esigenze pratiche ed alla natura giuridica della polizza; tuttavia la codificazione di tale regime richiedeva una adeguata disciplina delle conseguenze, poichè limitarsi alla prima parte soltanto della innovazione legislativa sarebbe stato pericoloso dal punto di vista pratico, in quanto avrebbe indotto l'interprete a ritenere che, malgrado l'inserzione in polizza della riserva ammessa dalla legge, il vettore rimanesse in ogni caso responsabile nè più nè meno che a tenore di un regime analogo a quello previsto dal codice di commercio ora abrogato, cui invece si è appunto cercato di apportare un temperamento.

Una completa disciplina di questo punto è stata fissata, sulla traccia della più recente dottrina, nell'art. 462. Stabilendo ivi che, in mancanza di riserve da parte del vettore, la natura, la qualità e la quantità delle merci, nonchè il numero e le marche dei colli consegnati o imbarcati, si presumono fino a prova contraria conformi alle indicazioni della polizza, risulta automaticamente disposto che questa presunzione viene meno tutte le volte che in polizza siano invece inserite le clausole previste dal primo comma dello stesso articolo.

273. — Si entra dopo ciò nel vivo della disciplina della polizza quale titolo di credito.

Al riguardo, la sistemazione stessa delle norme è stata intesa a chiarire di per sè una serie di incertezze e confusioni determinate dall'ordinamento fin qui vigente.

Una prima norma (art. 463) ha proceduto anzitutto alla distinzione degli originali. Tali originali sono stati fissati, così per la polizza ricevuto per l'imbarco come per la polizza di carico, in numero di due, uno per il vettore e l'altro per il caricatore.

Al riguardo si deve considerare che la prassi aveva già provveduto a eliminare la duplicità di originali prevista dall'art. 556 del codice di commercio per il comandante e per l'armatore, sostituendo il secondo dei due originali con una semplice copia; nel tempo stesso, solo per forza d'inerzia, per l'avvio dato dalla consuetudine anglosassone, si continuava ad emettere l'originale rilasciato al caricatore in molteplici esemplari, i quali peraltro venivano utilizzati in operazioni commerciali per cui sarebbe stato sufficiente l'impiego di una semplice copia, e creavano poi notevoli difficoltà per quanto concerne la legittimazione del titolare del diritto alla consegna. Si rendeva così necessario di fissare in polizza che una volta riconsegnato il carico a chi si fosse legittimato mediante uno di tali esemplari, gli altri « rimanevano nulli e di nessun valore »; disposizione questa senza dubbio contrastante con la natura di titolo di credito rappresentativo degli esemplari stessi. Notevoli difficoltà si riscontravano del resto anche in una serie di operazioni commerciali, quali ad esempio il cambiamento della destinazione del carico, così frequente nei nostri traffici.

Questi inconvenienti non avevano mancato di trovare una eco nel nostro diritto vivente; e così recentemente qualcuna delle nostre maggiori compagnie aveva provveduto a introdurre una numerazione degli esemplari rilasciati al caricatore, con la conseguenza di apportare una remora alla moltiplicazione di questi. Inserendosi pertanto in tale orientamento è sembrato opportuno di eliminare del tutto questa pluralità di esemplari, al fine di semplificare i problemi pratici accennati e segnatamente quelli concernenti la legittimazione, evitando così le frodi e le controversie frequenti in tale materia, mentre a tutte le diverse finalità concrete si potrà provvedere a mezzo di duplicati.

274. — Dei due originali in tal modo previsti, l'art. 463 chiarisce che naturalmente solo quello rilasciato al caricatore, e sottoscritto dal vettore o dal raccomandatario o dal comandante della nave, è titolo rappresentativo delle merci, e quindi attribuisce al possessore, debitamente legittimato, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo. Questa regola ha essenzialmente lo scopo di ricondurre l'originale predetto nel quadro della disciplina generale dei titoli di credito rappresentativi, con evidenti vantaggi di sistema e di semplicità.

Ogni specifica statuizione per quanto concerne l'emissione e la circolazione sarebbe quindi risultata superflua se non fosse stata ritenuta contraria alle esigenze dei traffici marittimi l'annotazione in uno speciale registro dell'emittente, che dal regime generale viene richiesta per i titoli nominativi. La necessità di stabilire una tale eccezione ha portato invece ad inserirla, per chiarezza, in un breve quadro di rinvio sulla forma e sul trasferimento dell'originale in parola, che è tracciato nell'art. 464.

275. — Alle norme che concernono l'originale di polizza rilasciato al caricatore seguono le disposizioni relative ai duplicati. Il contenuto di queste — art. 465 — è sostanzialmente conforme alla Convenzione di Bruxelles in quanto perfettamente si inquadra nella disciplina generale.

L'emissione dei duplicati è fatta su richiesta di chi ha il diritto di disporre dell'originale di polizza rilasciato al caricatore; i duplicati non sono, naturalmente, titoli rappresentativi delle merci; non sono trasferibili e devono essere controdistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

276. — Proseguendo nello stesso ordine logico si inserisce a questo punto la disciplina dei titoli derivanti dal frazionamento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore, cioè dei cosiddetti ordini di consegna.

Qui si è fuori dell'ambito di accordi internazionali; tuttavia occorreva regolare legislativamente gli ordini di consegna propri, consacrandoli quali titoli di credito rappresentativi delle merci, frazionari della polizza ricevuta per l'imbarco o della polizza di carico, al fine anche di chiarire definitivamente che lo stesso riconoscimento non è dato agli ordini di consegna impropri, i quali pertanto, anche se, come è probabile, rimarranno nell'uso, non potranno in alcun modo venire ritenuti ormai come titoli rappresentativi, secondo quanto si è fatto talvolta per il passato.

L'emissione di ordini di consegna, giusta quanto dispone il primo comma dell'art. 466, non è obbligatoria per il vettore se non quando sia stata convenuta nel contratto di trasporto: è parso opportuno stabilire ciò in considerazione del fatto che l'emissione degli ordini di consegna, conducendo con sè la possibilità di riconsegna frazionaria del carico, aggrava in sostanza gli adempimenti cui è tenuto il vettore.

L'annotazione sull'originale, con le indicazioni della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, è intesa ad evitare che il titolo continui a circolare in condizioni tali da consentire frodi da parte di chi ne dispone; alla stessa finalità risponde anche il ritiro dell'originale, quando tra i vari ordini di consegna sia stato ripartito l'intero carico rappresentato dalla polizza.

277. — Chiude la sezione della polizza di carico la disciplina della legittimazione del possessore della medesima, o, più ampiamente, del possessore di uno qualsiasi dei titoli rappresentativi delle merci — polizza di carico, polizza ricevuto per l'imbarco, ordine di consegna — disciplinati dal codice.

Al riguardo, salvo la deviazione che anche in questo punto scaturisce dall'esclusione della registrazione prevista per i titoli nominativi, la disciplina fissata dall'art. 467 è quella stessa del regime generale.

CAPO IV.

Dei contratti di utilizzazione della navigazione interna.

278. — La disciplina dei contratti di utilizzazione della navigazione marittima si applica anche ai contratti di utilizzazione della navigazione interna, in quanto non dispongano diversamente gli usi locali. Il principio, che è fissato nell'art. 468, intende tracciare una linea sicura per la normativa dei rapporti relativi, senza tuttavia comprimere in schemi eccessivamente rigidi quella che è la prassi già sviluppatasi nel particolare settore.

TITOLO II.

DELLA CONTRIBUZIONE ALLE AVARIE COMUNI

279. — In questo titolo sono raccolte unicamente le norme destinate a regolare gli aspetti sostanziali della contribuzione, essendo esaurita la materia del cosiddetto atto d'avaria nella sede dei poteri e doveri del comandante della nave, e rinviata la disciplina degli aspetti processuali dell'istituto al libro quarto.

Questo criterio sistematico, o meglio il primo dei due criteri accennati (chè la disciplina della liquidazione era essa medesima presso che sconosciuta), costituisce la prima fondamentale innovazione rispetto all'ordinamento preesistente. Dico fondamentale, non tanto perchè risponde a una rigorosa concezione teorica, quanto sopratutto perchè consente una netta demarcazione tra un fenomeno, quale quello della ripartizione dei danni, di interesse privato è perciò soggetto alle disposizioni della privata volontà, ed un fenomeno invece, quello dei provvedimenti del comandante per la salvezza della spedizione, di ordine pubblico e perciò alla privata volontà del tutto sottratto.

Innovata è poi la disciplina della contribuzione, sia per il contenuto, sia per l'impostazione delle disposizioni. Per il contenuto, ho ritenuto opportuno, e direi anzi necessario, ispirarmi alle Regole di York e di Anversa del 1924, testo di norme di applicazione ormai quasi universale elaboratosi al di fuori di qualsiasi convenzione internazionale e adottato da tempo nella prassi dei nostri traffici marittimi. Il regime delle Regole, nella sua sostanza, risponde perfettamente alle esigenze teoriche e pratiche; mentre la necessità della soluzione data deriva direttamente dalla derogabilità della disciplina legislativa, dovendosi per quanto è possibile mirare ad eliminare il problema delicatissimo della confluenza di norme diverse in uno stesso regolamento contributorio.

Per quanto concerne l'impostazione delle norme, le Regole di York e Anversa, come del resto il vecchio codice di commercio, non potevano invece offrire un utile paradigma. La direttrice fondamentale a cui mi sono attenuto è stata infatti quella di eliminare dalla disciplina ogni carattere analitico, per fissare non già delle soluzioni concrete (come prevalentemente fanno le Regole e come faceva il codice di commercio dell'82), bensì dei principii astratti, idonei ad ogni applicazione.

280. — Le norme che su tale via ho formulato sono anzitutto attinenti ai tre punti basiliari di cui si compone la disciplina dell'istituto, e parallelamente quindi possono suddividersi in tre gruppi: il primo pone il principio fondamentale della contribuzione (art. 469) ed i principii che dominano il regolamento contributivo (artt. 470 e 475); il secondo fissa i principii per la formazione della massa creditoria (artt. 471 a 474); il terzo quelli per la formazione della massa debitoria (artt. 476 e 477). A questi tre gruppi principali si coordinano poi alcune disposizioni complementari, le quali concernono: un criterio particolare per la stima dei valori delle merci agli effetti della formazione delle due masse e i riflessi specifici dell'applicazione di questo criterio (art. 478); l'eventualità che una parte dei beni in rischio venga ricuperata successivamente alla formazione del regolamento o addirittura successivamente al pagamento delle quote, ciò che produce la necessità di rivedere l'effettuata formazione delle masse del regolamento contributivo (art. 479); un regime di contribuzione speciale che emerge da una delle limitazioni stabilite al regime generale (art. 480). Chiude poi il titolo la norma relativa alla prescrizione della azione per contribuzione alle avarie comuni (art. 481).

281. — Il gruppo centrale di norme, che pongono il principio della contribuzione e gli elementi essenziali da cui risulta la struttura dell'istituto, comprende, come ho detto, gli articoli 469, 470 e 475.

La determinazione dei danni per i quali è stabilita la ripartizione contributoria si pone naturalmente in rapporto con la disposizione relativa ai poteri del comandante in materia di provvedimenti per la salvezza della spedizione: anzi, poichè nel nuovo ordinamento la ripartizione è limitata esclusivamente ai danni volontari, in tale riferimento si esaurisce. Questa impostazione riconduce il codice alle pure linee del diritto romano, liberandolo dalle sovrapposizioni medioevali, che si erano in parte conservate fino al codice di commercio abrogato, sia dal lato sostanziale, perchè elimina la categoria delle cosidette avarie comuni equiparate (cioè dei danni non volontari ammessi a contribuzione), sia dal lato formale, perchè evita un vizioso e superfluo giro della statuizione legislativa attraverso una inutile definizione dell'avaria comune (la quale appare invece nel testo legislativo soltanto come un richiamo alla prassi); essa inoltre consente l'automatica risoluzione di alcuni problemi controversi, come quello della classificazione delle spese di assistenza o salvataggio, giacchè tutti i casi di provvedimenti volontari risultano organicamente raggruppati e opportunamente disciplinati.

Dall'art. 469 emergono, o esplicitamente formulati o impliciti nella norma, i requisiti che caratterizzano l'avaria comune, o meglio l'atto d'avaria. Implicito è il requisito della volontarietà, ma la portata di questo è poi specificamente definita con rapporto al caso limite in cui le conseguenze dell'atto volontario coincidono con quelle che sarebbero state le conseguenze dell'evento di forza maggiore. Esplicito è il requisito della ragionevolezza, sul cui fondamento teorico si sarebbe potuto dubitare, ma che tuttavia ho ritenuto opportuno di introdurre, allo scopo di evitare un discostamento, non necessario del resto, dai principii accolti nelle Regole di York e Anversa, cioè a dire dalla prassi ormai universale.

Nelle altre due norme che, ricollegandosi al concetto stesso della contribuzione, integrano questo primo gruppo, viene poi confermato il principio che la contribuzione è riservata alle sole conseguenze dirette del provvedimento volontario; viene fissato il criterio che la partecipazione alle due masse si ef-

fettua normalmente sulla base degli stessi valori; viene stabilito che il danno ammesso nella massa creditoria è quello effettivamente incidente sul patrimonio del danneggiato diretto e che il valore dei beni sottoposti all'obbligo di contribuzione è quello che ha sopportato il rischio e ottenuto il beneficio; vengono fissate infine le eccezioni per la partecipazione alle due masse.

282. — Ma gli articoli 470 e 475 pongono altresì, e in primo luogo, le linee essenziali della formazione delle due masse, creditoria e debitoria rispettivamente; perciò, nell'economia del codice, sono state ciascuna preposta ai due gruppi di norme che a questa formazione attengono. Di seguito all'art. 470 si inseriscono pertanto le disposizioni che concernono distintamente le spese effettuate (artt. 471 e 474), i noli perduti (art. 472), i danni materiali (art. 473), che concorrono alla formazione della massa creditoria; di seguito all'art. 475 si pongono parallelamente le disposizioni che distintamente concernono gli oggetti di rischio (art. 476) e i beni connessi al compimento della spedizione (noli) (art. 477), che esauriscono la formazione della massa debitoria.

In ciascuna di queste norme si risolvono problemi di dettaglio singolarmente relativi ai diversi componenti delle due masse; ma la soluzione di tali problemi si innesta su un dato fondamentale, quello della valutazione di base dei componenti medesimi, unitario nella sua essenza se pur molteplice nelle sue applicazioni.

La valutazione delle spese eccezionali, ai fini della formazione della sola massa creditoria, ha per base la somma minore tra quella che è stata effettivamente spesa e quella che sarebbe stato sufficiente spendere per la salvezza della spedizione: l'applicazione di questo criterio acquista rilievo tutte le volte che si abbiano delle cosiddette spese sostituite, cioè delle spese diverse da quelle che sarebbero state imposte dagli eventi straordinari per la comune salvezza ma tuttavia capaci di raggiungere il medesimo risultato, come accade ad esempio quando in luogo di una semplice riparazione provvisoria della nave si addivenga a una riparazione definitiva; e la ragione d'essere di questo principio risiede nella considerazione che, per quanto eccede il minimo necessario alla salvezza della spedizione, la spesa non è stata sopportata a beneficio comune, ma a beneficio esclusivo del proprietario o dell'armatore. Per un'analoga considerazione, movendo da questa base si opera un'ulteriore deduzione per gli eventuali miglioramenti che, anche senza cadere negli estremi delle spese sostituite, siano conseguiti dalla nave in seguito alle riparazioni; mentre, per una considerazione inversa, a tale base si aggiungono gli interessi del mutuo contratto, i premi di assicurazione, la perdita di valore del carico venduto (della quale deve esser tenuto indenne il proprietario), e in genere tutte le spese che sono occorse per il conseguimento della somma necessaria.

La valutazione del nolo, ai fini della formazione così della massa creditoria come di quella debitoria, si compie sulla base dell'ammontare lordo. Da questa base deve esser fatta peraltro deduzione, al duplice fine indicato, delle spese che la perdita del nolo (o meglio, della cosa a cui il nolo è relativo) ha consentito di risparmiare e dei lucri che per la stessa causa è stato possibile conseguire; nonchè, al fine della formazione della massa debitoria, delle spese che sarebbe stato possibile di risparmiare, con la perdita del nolo, se l'atto d'avaria non fosse stato compiuto. Il principio è, in altri termini, che deve esser ammesso al beneficio della contribuzione solo il danno effettivo incontrato per la comune salvezza; che reciprocamente gli interessati alla spedizione debbono essere obbligati a contribuire soltanto in ragione del beneficio (differenziale) effettivamente ritratto dall'atto d'avaria.

Più delicato è il problema della scelta del criterio per la valutazione di base dei beni materiali sacrificati (per la formazione della massa creditoria) e dei beni materiali in rischio (per la formazione della massa debitoria), cioè fondamentalmente della nave e del carico. Il valore di questi beni, e soprattutto del carico, varia infatti da luogo a luogo e da tempo a tempo. Ora, se si parte dal principio ora enunciato che il beneficio della contribuzione debba essere accordato per il danno effettivamente subito e l'obbligo correlativo per il beneficio effettivamente ritratto, appare evidente che il valore di base del carico (nell'ipotesi normale in cui l'atto volontario sia stato inteso a rendere possibile il proseguimento della spedizione, dovrebbe essere quello che ciascuna parte del carico stesso ha (se salvato) o avrebbe avuto (se sacrificato) nel luogo di propria destinazione. Senonchè una tale soluzione (che forse poteva ritenersi seguita dal codice ora abrogato) presenterebbe in pratica delle difficoltà notevoli, sia per la diversità di riferimento nella valutazione delle diverse parti del carico, sia per il distacco di questo dal luogo in cui si compie il regolamento ed in cui quindi si svolge l'opera dei liquidatori. Percio mi è sembrato più opportuno accogliere la soluzione, semplice e univoca, dettata dalle Regole di York e Anversa, la quale appunto fissa per base il valore nel luogo in cui termina la spedizione, inteso per tale il luogo in cui la spedizione termina effettivamente, sia che esso coincida con la destinazione prevista sia che invece costituisca una destinazione successivamente prescelta; integrandola tuttavia con la previsione dell'ipotesi di un viaggio circolare, nella quale ipotesi può farsi utilmente ricorso al concetto di viaggio contributivo, elaborato dalla nostra dottrina, che ha termine nel porto in cui viene scaricata l'ultima partita di carico presente a bordo all'atto del provvedimento volontario. Poichè una soluzione analoga e un'analoga integrazione è stata adottata per quanto attiene alla sede del regolamento, è così realizzata, tra l'altro, una piena coincidenza tra questi due punti della disciplina dello istituto, che, come prima si è accennato, sono in fatto strettamente connessi; ed è poi fissato, ciò che conta ancora di più, un criterio atto ad applicarsi non pure al carico ma altresì alla nave e ad ogni altro bene in rischio. Dal valore di basè calcolato nel modo ora detto deve essere peraltro fatta deduzione, alla stregua del principio ormai più volte enunciato, dei danni subiti indipendentemente dal provvedimento volontario (anteriori allo stesso, se trattasi di cose sacrificate, o anche posteriori se trattasi di cose salvate), nonchè delle spese che sono state risparmiate in conseguenza del danno o della perdita (per le cose sacrificate) o che in caso di perdita sarebbero state risparmiate (per le cose salvate). Per le cose sacrificate deve essere fatta inoltre deduzione, sempre in ossequio al principio di giustizia distributiva che presiede all'economia dell'istituto, del valore residuo che sussiste o avrebbe potuto sussistere, indipendentemente dai danni subiti dalle cose successivamente al provvedimento volontario e per cause a questo estranee, sulla base degli stessi criteri di valutazione del danno, ovvero sulla base di quanto anche prima è stato realizzato o sarebbe stato possibile realizzare mediante alienazione.

283. — Seguono poi le norme complementari. Anzitutto l'art. 478, concernente gli elementi che agli effetti della stima del valore possono venire forniti, per una speciale categoria di beni (cioè per le merci), dalle polizze di carico.

A questo riguardo è stato opportuno impostare le disposizioni in riferimento ai due precedenti gruppi di norme fondamentali sulla formazione delle masse contributive, e cioè in riferimento al principio per esse fissato che il valore di base deve esser quello effettivo al porto di scarico; e successi-

vamente distinguere le due ipotesi: di dichiarazione di valore inserita in polizza e di polizza senza dichiarazione di valore. Nel primo caso il valore dichiarato viene presunto fino a prova contraria come valore effettivo al porto di scaricamento; nel secondo caso per valore effettivo al termine della spedizione viene presunto fino a prova contraria quello determinato sulla base delle indicazioni contenute in polizza circa la natura, la qualità e la quantità della merce.

Nell'un caso come nell'altro si pone poi il problema della sanzione comminata contro il caricatore per dichiarazioni scientemente inesatte sul valore o sulla natura, qualità e quantità. Per quanto concerne il valore si è stabilita una deroga, in danno del vettore, dal principio della unicità di criterio per la valutazione agli effetti della partecipazione alle due masse; per quanto concerne la natura, qualità e quantità si è stabilita invece, sempre in danno del vettore, una ancor più grave deroga dal principio della potenziale partecipazione a entrambe le masse.

In merito al regime probatorio relativo alla sciente inesattezza da parte del caricatore, un'equilibrata distribuzione è stata raggiunta, fuori della traccia delle Regole di York e Anversa, ponendo a carico degli altri partecipi la prova dell'inesattezza, e a carico invece del dichiarante la prova della mancanza di scienza. In tal modo si ha anche piena rispondenza col regime attuato in materia di responsabilità del vettore (la quale viene a cessare appunto in caso di sciente inesattezza della dichiarazione di valore).

284. — Il ricupero in tutto o in parte delle merci sacrificate, che non aveva nel codice abrogato nè in altri ordinamenti un'adeguata disciplina, risulta invece compiutamente regolato nell'art. 479. Sono distinte due ipotesi, a seconda che il ricupero avvenga dopo la chiusura del regolamento e prima del pagamento delle quote, o addirittura dopo il pagamento stesso delle quote. Nel primo caso è logico che il regolamento debba essere riaperto; nel secondo si deve procedere ad una specie di ripartizione contributoria inversa, tenendo conto, per quanto è possibile e sulla base della invertita impostazione, degli stessi criteri che regolano la formazione delle masse contributive.

285. — Con l'art. 481, sulla prescrizione dell'azione (per la quale il termine rimane immutato rispetto al codice abrogato ma l'inizio del decorso viene precisato mediante la previsione del viaggio circolare), integrato poi dalle norme sulla liquidazione, si esaurisce la disciplina della contribuzione generale.

Tuttavia nel titolo è previsto ancora un regime di contribuzione particolare, riservato a una determinata categoria di beni che dalla contribuzione generale sono esclusi.

Il regime della contribuzione generale stabilisce infatti delle eccezioni, sia per la partecipazione alla massa creditoria che per la partecipazione alla massa debitoria. Alla massa debitoria non partecipano i corredi dell'equipaggio e i bagagli non registrati (art. 475) ai quali si estende la stessa *ratio* vigente per le persone, che dall'atto d'avaria ricevano beneficio ma non sono soggette a obbligo di contribuzione. Alla massa creditoria non partecipano gli attrezzi e gli altri effetti di corredo e di armamento non descritti nell'inventario, le provviste di bordo, le cose caricate clandestinamente o scientemente dichiarate in maniera inesatta, le cose caricate sopra coperta in viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento (art. 470). Ora per le due prime categorie di beni s'intende che l'esclusione è motivata dalla necessità di evitare possibili frodi da parte dell'armatore o del comandante, che l'esperienza ha dimostrato essere altrimenti frequenti; per la terza categoria si tratta senza dubbio di una forma di sanzione per la frode commessa dal caricatore, la quale è colpita, con disposizioni in certo senso analoghe, anche in altra sede; per l'ultima categoria invece l'una finalità e l'altra sono escluse, e si tratta semplicemente di evitare agli altri partecipi alla spedizione l'eventualità di esser coinvolti in un danno che può esser determinato dalla speciale caricazione, la quale presenta pericoli particolari e, fuori dei viaggi della navigazione interna nonchè di quelli marittimi a piccolo percorso (per entrambi i quali, infatti, l'esclusione non è sancita), deve considerarsi eccezionale.

Da questa stessa considerazione emerge dunque l'opportunità di un regime particolare di contribuzione che col rispetto degli interessi degli altri partecipi, valga a consentire nei limiti del possibile un analogo beneficio per tale notevole categoria di merci, sottratta al beneficio generale; opportunità perfettamente compatibile con le Regole di York e Anversa, e già riconosciuta del resto, sia pure imperfettamente, dal codice di commercio ora abrogato: imperfettamente, perchè ivi il beneficio del regime particolare appare, senza ragione, circoscritto alle sole merci caricate sopra coperta con il consenso del caricatore.

Circa tale regime di contribuzione particolare si è però constatato che non sarebbe stato sufficiente la fissazione del principio centrale, rimettendone poi l'applicazione alla normativa della contribuzione generale, poichè in tal caso avrebbero potuto sussistere dubbi, segnatamente per quanto concerne la partecipazione al regime contributorio speciale dei caricatori, i quali abbiano partite di merci sopra coperta e partite sotto coperta, e degli interessati alla nave, con particolare riguardo ai noli per gli uni e per gli altri in rischio. Da un punto di vista puramente razionale si sarebbe infatti potuto sostenere il criterio che alla contribuzione dovessero essere tenuti anche gli interessati alle merci sopra coperta per tutti i beni per loro in rischio nel corso della spedizione (ivi comprese quindi le merci caricate sotto coperta e i noli relativi per essi in rischio). Per contro, non essendo questo criterio attualmente invalso, nè essendo, a quanto risulta, l'esigenza di una tale innovazione sentita dalla prassi, è sembrato più opportuno stabilire in maniera esplicita la nuova disciplina legislativa nel senso che al regime particolare di contribuzione partecipino gli interessati alla nave per tutti i beni in rischio nel corso della spedizione, ivi compresi naturalmente tutti i noli per essi medesimi in rischio (non quindi solo quelli relativi alle merci caricate sopra coperta), e gli interessati alle merci caricate sopra coperta per il valore delle merci stesse nonchè per l'ammontare dei noli relativi, quando questi siano per essi in rischio (art. 480, secondo comma). Ciò posto, risulta poi evidente che la valutazione dei danni ammessi nella speciale massa creditoria e la determinazione dei valori che costituiscono la corrispondente massa debitoria sono compiute secondo gli stessi criteri che regolano la partecipazione alle masse della contribuzione generale (art. 480, terzo comma).

TITOLO III.

Della responsabilità per urto di navi.

286. — La disciplina della responsabilità per urto si uniforma, nelle sue linee generali, a quella della legge 14 giugno 1925, n. 938, emanata, in riforma degli articoli 660-665 del codice di commercio del 1882, per adeguare questi ai principî della Convenzione di Bruxelles 1910. A tale disciplina ho tuttavia apportato notevoli miglioramenti formali, eliminando formule imprecise o prolisse, dovute ad una troppo letterale tra-

duzione del testo della Convenzione; ed ho soppresso altresì alcune norme che, mentre in quel testo trovavano una particolare ragione, dato l'intento che esso si proponeva, non si spiegavano invece nel nostro ordinamento.

Ho attentamente esaminato, e risolto in senso negativo secondo il disposto della Convenzione (art. 10), il problema dell'applicabilità di tali norme ai rapporti contrattuali. Poichè anche nel nuovo codice civile la responsabilità contrattuale è soggetta a regole particolari, e lo stesso è a dirsi per la responsabilità del rimorchiatore e per quella del vettore marittimo, il problema conserva tuttora la sua pratica rilevanza. A seguire la soluzione negativa mi ha indotto il rilievo che la disciplina unitaria dei rapporti extracontrattuali e contrattuali, in tema di urto, non sarebbe giustificata nè da esigenze sistematiche e logiche, nè da ragioni di pratica opportunità. Le prime, invero, consigliano di tener distinti i due ordini di rapporti. Ed all'opportunità di alleviare nel trasporto di cose la situazione del vettore, troppo gravosa in base ai principî del *receptum*, provvedono in maniera generale le norme del codice sulla responsabilità. Perciò, come ho accennato, non potrebbero invocarsi neppure motivi di pratica opportunità. Già alcune legislazioni straniere del resto, come ad esempio quella tedesca, nel regolare la responsabilità per urto non hanno mancato di avvertire, seguendo l'art. 10 della Convenzione, che i rapporti contrattuali rimangono soggetti alle norme proprie del contratto.

287. — Vero è che, una volta così delimitato l'ambito di applicazione della disciplina della responsabilità per urto, si sarebbe potuto eliminare alcune norme, le quali ripetono ovvi principii di diritto comune. A rigore, sarebbe stato sufficiente riprodurre soltanto le norme che, regolando le conseguenze dell'urto, si allontanano da tali principii, o li completano, per esigenze particolari del diritto della navigazione; così, ad esempio, quella che abolisce la solidarietà verso i terzi in caso di colpa comune, e quella che impone l'obbligo di prestare soccorso dopo l'urto. Tuttavia, l'espressa disciplina delle varie ipotesi di urto risponde da un lato ad una ragione di completezza, e dall'altro è conforme ad una tradizione più che secolare. Questi rilievi mi hanno indotto a mantenere nel codice anche quelle norme che, considerando il problema da un diverso aspetto, si sarebbero potute impunemente abolire.

288. — Ho mantenuto nell'art. 482, relativo all'urto fortuito o per causa dubbia, la formula tradizionale di « caso fortuito o forza maggiore », la quale efficacemente indica due diverse posizioni della volontà umana in rapporto all'evento verificatosi. Nella sua portata, del resto, questa espressione coincide con quella negativa di « causa non imputabile », adottata dal codice civile. Ho poi precisato la dizione dell'art. 660 modificato del codice di commercio, sostituendo l'espressione « se vi è dubbio sulle cause dell'urto » con l'altra « se non è possibile accertarne la causa ». Mi è parso invero, in conformità dei voti della più corretta dottrina, che non meriti di essere prevista l'ipotesi che, pur essendo accertata l'esistenza di una colpa, non si possa stabilire quale nave ne sia responsabile, poichè, essendo la colpa un elemento subiettivo dell'atto illecito, non se ne può accertare l'esistenza, se non in rapporto all'autore della colpa medesima. Tanto ciò è vero, che anche quando in applicazione del disposto dell'art. 662 del codice del 1882, che soltanto a quella ipotesi faceva riferimento, la giurisprudenza credette di poter parlare di dubbio sull'autore della colpa, si trattava invece, ad un più attento esame della specie, di dubbio sulla causa, fortuita o colposa, del sinistro; mentre la più recente giurisprudenza di solito ravvisa il dubbio sulle cause dell'urto solo quando non riesce a stabilire se questo sia casuale o no. Si tratta d'altronde di una precisazione suggerita da ragioni logiche, che non altera in sostanza la portata della norma, poichè la restringe in quei termini, nei quali soltanto essa può essere correttamente applicata.

289. — Ho soppresso l'art. 660 cpv. modificato del codice di commercio, secondo il quale la disposizione sull'urto fortuito o per causa dubbia si applicava anche nel caso in cui le navi, oppure una di esse, si trovassero all'ancoraggio al momento dell'urto. Questa norma può avere uno scopo soltanto in quegli ordinamenti, nei quali vigevano prima regole particolari per l'urto fra nave ferma e nave in movimento, e in considerazione dei quali appunto essa fu formulata nella Convenzione; ma è affatto inutile nel nostro ordinamento. Ad essa invero non si può attribuire neppure l'effetto di escludere che il giudice, dalle circostanze della specie si convinca, in base a presunzioni semplici, della responsabilità della nave in moto. Disporre infatti che quando l'urto è fortuito o se vi è dubbio sulle cause dell'urto ciascuno sopporta i danni subiti, e che lo stesso vale anche se una delle navi è ferma, non importa vietare al giudice di ritenere provata la colpa in base a presunzioni semplici.

290. — Regolando nell'art. 483 l'ipotesi di urto per colpa unilaterale, ho mantenuto la tradizionale metafora « colpa della nave », e « risarcimento a carico della nave in colpa ». Mi ha indotto a ciò la considerazione che, se dal punto di vista della precisione del linguaggio, sarebbe stato opportuno eliminare questa metafora, non ne avrebbe certo guadagnato la chiarezza della norma. Si sarebbe infatti dovuto accennare alla colpa dell'armatore o dei suoi dipendenti e preposti, e chiarire che del danno risponde, oltre l'armatore preponente, l'autore del fatto colposo.

Ora, poichè tutto ciò è reso molto più semplicemente con la formula, ormai tradizionale, e questa non può dar luogo ad equivoci, neppure in riferimento alle persone dei responsabili, mi è sembrato preferibile mantenere la dizione letterale dell'art. 661 modificato del codice di commercio.

291. — L'art. 484, relativo all'urto per colpa comune, riproduce in forma più precisa e sintetica l'art. 662 modificato del codice di commercio. Benchè questo articolo parlasse di ripartizione del danno in proporzione « alla gravità della colpa », la dottrina aveva ritenuto che quell'espressione dovesse essere riferita all'efficacia causale della colpa, tenuto conto sia dell'intenzione dei redattori della Convenzione (i quali espressamente dichiararono che intendevano alludere all'entità delle conseguenze della colpa), sia del rilievo che il risarcimento del danno ha carattere patrimoniale e non penale, sicchè in generale agli effetti del risarcimento non interessa l'intrinseca gravità della colpa, bensì l'efficacia causale esplicata dal fatto colposo.

Il nuovo codice civile, disciplinando il concorso di colpa, ha disposto invece la ripartizione del danno in proporzione della gravità delle colpe e dell'entità delle conseguenze, che ne sono derivate. Dato ciò, si è reso necessario coordinare la disciplina dell'urto per colpa comune con il criterio generale, giacchè una differenza su questo punto sarebbe rimasta ingiustificata. In tal senso, pertanto, ho modificato l'art. 476 del progetto 1940, corrispondente all'art. 662 cod. comm.

La frequente applicazione del criterio di ripartizione proporzionale del danno, fatta dalla giurisprudenza, sta a dimostrare come normalmente sia possibile, in pratica, nel concorso di varie cause, sceverare l'azione di ciascuna di esse. Tuttavia in vista di ipotesi particolari nelle quali, per le circostanze di fatto, non si possa accertare la gravità delle diverse colpe e l'entità delle rispettive conseguenze, ho mantenuta la norma dell'art. 662 pr. cod. comm., che prevede in tal caso la ripartizione del danno in parti uguali. Al contra-

rio, sarebbe stato inutile disporre, come faceva invece l'art. 662, che lo stesso criterio debba valere se le colpe appariscano equivalenti. Questo principio infatti non è che un'ovvia applicazione della regola generale seguita.

Per quanto concerne la responsabilità solidale fra le navi, mi sono attenuto al citato art. 662, che tale solidarietà dispone unicamente in rapporto ai danni derivanti da morte o da lesioni personali. Poichè, secondo il nuovo ordinamento, nel trasporto di cose il vettore non risponde delle colpe nautiche dei suoi dipendenti e preposti (art. 422), estendere la solidarietà fra le navi anche in rapporto ai danni alle cose trasportate dalle navi medesime, avrebbe significato far ricadere sul vettore per altra via, attraverso la ripartizione del risarcimento nei rapporti interni, le conseguenze delle colpe nautiche dei suoi dipendenti e preposti.

Nei limitati termini, in cui è disposta dall'art. 484, la responsabilità solidale delle navi è giustificata da considerazioni umanitarie; e non dà inoltre luogo ad alcun inconveniente, poichè secondo il regime accolto dal codice, nel trasporto di persone il vettore risponde anche delle colpe nautiche dei suoi dipendenti e preposti, e tale regime, per quanto concerne i danni derivanti da morte o da lesioni alle persone, è dichiarato espressamente inderogabile dall'art. 415.

Mantenendo nell'art. 484 la solidarietà per danni alle persone, non mi è parso necessario far salva espressamente, come disponeva invece l'art. 662 cod. comm., l'azione di regresso dell'armatore, che abbia pagato l'intero, per la parte alla quale egli non è tenuto nei rapporti interni. Tale salvezza sarebbe stata del tutto superflua, poichè la norma posta dall'art. 484 va coordinata con i principî generali; ed il regresso fra condebitori in solido è espressamente sancito, proprio in tema di responsabilità aquiliana, dall'art. 2055 del nuovo codice civile, in conformità del resto della soluzione pacifica già nell'ordinamento abrogato.

292. — Ho rinviato in più opportuna sede (titolo II, Dei privilegi art. 556), la norma relativa al diritto di prelazione, concesso ai danneggiati nella persona dall'art. 662, ultimo comma, cod. comm., in caso di insufficienza della somma distribuibile. Considerazioni umanitarie hanno indotto a mantenere questa norma, tradizionale ormai nel nostro ordinamento, ampliandone la portata in riferimento a tutte le ipotesi di danni alle persone.

293. — L'art. 485 ripete, in forma più corretta e sintetica, i primi due comma dell'art. 664 modificato del codice di commercio, relativi all'obbligo di prestare assistenza dopo l'urto.

Poichè nel titolo dedicato all'assistenza e al salvataggio il codice ha ripristinato la tradizionale distinzione fra questi due istituti, per far riferimento ad entrambi nell'art. 485 ho usato il termine « soccorso », considerato appunto come comprensivo dell'assistenza e del salvataggio.

Non ho riprodotto il terzo comma dell'art. 664, secondo il quale « il proprietario (*rectius*, l'armatore) della nave non è responsabile nel caso della sola contravvenzione alle disposizioni dell'articolo medesimo ». Questa disposizione traduceva l'art. 8 della Convenzione, il quale fu formulato in relazione alla presunzione legale di colpa, ammessa in passato da alcune legislazioni straniere, a carico del capitano, che si fosse allontanato dal luogo del sinistro, senza portare aiuto alla nave urtata, e senza dare a questa le notizie sulla propria nave, necessarie per l'identificazione. L'intento della norma risulta con chiarezza, nonostante la poco felice redazione letterale, anche dal raffronto con la diversa dizione dell'art. 11 della Convenzione, che in tema di assistenza dichiara l'armatore non responsabile del mancato adempimento dell'obbligo di assistenza da parte del capitano. Dato ciò, è chiaro che quella disposizione ha un plausibile scopo soltanto nelle legislazioni che sanciscono la detta presunzione, mentre sarebbe fatto inutile nel nostro ordinamento.

294. — Nell'art. 486, escludendo, per le ragioni poco sopra accennate, l'applicabilità delle norme sulla responsabilità per urto ai rapporti contrattuali, mi è parso opportuno far salvo tuttavia il disposto dell'art. 484 cpv., che sancisce la responsabilità solidale per danni alle persone. Il richiamo a questa norma ha lo scopo di chiarire che nei confronti dei passeggeri l'armatore è tenuto all'intero risarcimento, e non può utilmente opporre che il fatto dannoso è in parte dovuto ad una causa a lui non imputabile. Le considerazioni umanitarie, che sono alla base dell'art. 484 cpv., valgono a giustificare questa soluzione.

295. — Ho riprodotto, nell'art. 487, relativo alla prescrizione, l'art. 923 modificato del codice di commercio, integrando tale norma con la statuizione del termine della prescrizione del diritto di regresso, spettante all'armatore, che, in caso di colpa comune, abbia corrisposto l'intero risarcimento. Tale termine è fissato in un anno dal giorno del pagamento, in conformità dell'art. 7 cpv. della Convenzione di Bruxelles, ed è così colmata una lacuna della legislazione abrogata, che, traducendo affrettatamente il testo della Convenzione, omise di riprodurre la norma accennata.

296. — Ho mantenuta, con l'art. 488, la estensione, disposta già dall'art. 665 modificato del codice di commercio, della disciplina della responsabilità per urto ai danni, cagionati dall'accostarsi di una nave ad un'altra, senza che vi sia stata collisione materiale. Questa estensione è logicamente giustificata, poichè si tratta di danni che, per l'analogia di causa e di effetti, concettualmente rientrano nella stessa categoria dei danni da urto, e rispetto ai quali la circostanza che non vi sia stata una collisione non è tale, da giustificare una diversa disciplina. Ho precisato tuttavia la dizione dell'art. 665 cod. comm., in maniera da far risultare con maggiore chiarezza i confini della categoria di danni, ai quali le disposizioni sull'urto si estendono, e a tal fine ho parlato, nell'art. 488, di « danni prodotti per spostamento di acqua od altra causa analoga », che potrà fornire all'interprete un utile criterio direttivo.

297. — Devo accennare da ultimo perchè non ho riprodotto, fra le disposizioni di questo capo, l'art. 663 modificato del codice di commercio, secondo il quale il proprietario (*rectius*, l'armatore) risponde delle colpe del pilota. Un tale chiarimento, anche se fosse stato necessario, avrebbe dovuto essere disposto non fra le norme sulla responsabilità per urto bensì fra quelle relative in genere alla responsabilità dell'armatore; ciò perchè l'urto concerne soltanto alcune ipotesi, anche se le più rilevanti, di danni cagionati a terzi dalla nave; mentre il problema della responsabilità per il fatto del pilota obbligatorio si presenta in rapporto a tutte le ipotesi di danni, arrecati a terzi dal pilota a bordo della nave. Si tratta peraltro di un problema che da tempo ormai, ed anche al di fuori dell'ambito dell'applicazione del citato art. 663, dottrina e giurisprudenza risolvono in senso affermativo; e tale soluzione discende agevolmente dai principii sulla responsabilità per il fatto dei dipendenti e preposti.

Per queste considerazioni, un chiarimento analogo a quello dato dall'art. 663, non mi è parso opportuno, come ho già altrove accennato, neppure in altra sede ed in rapporto a tutte le possibili ipotesi di danni, cagionati a terzi dal pilota.

TITOLO IV.

DELL'ASSISTENZA E DEL SALVATAGGIO, DEL RICUPERO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI.

298. — L'impostazione della disciplina dell'assistenza, del salvataggio, del ricupero e del ritrovamento di relitti ha presentato una notevole difficoltà per un molteplice ordine di ragioni. Anzitutto la sistematica della legislazione sin'ora vigente al riguardo era molto complessa e non ben coordinata, sia in conseguenza della travagliata evoluzione di questi istituti, sia in conseguenza della sovrapposizione delle ipotesi aeronautiche alle ipotesi marittime, avvenuta nelle ultime tappe di tale evoluzione; in secondo luogo esistono in materia due Convenzioni internazionali, stipulate a Bruxelles il 23 settembre 1910 e il 29 settembre 1938, relative rispettivamente all'assistenza e al salvataggio marittimi e all'assistenza e salvataggio di aeromobili e da parte di aeromobili in mare, le quali presentano in maniera tipica gli stessi difetti. Una revisione dell'ordinamento richiedeva dunque da un lato di precisare i confini di ciascun istituto e dall'altro di chiarire l'applicazione che i diversi istituti hanno nel campo della navigazione marittima e in quello della navigazione aerea.

299. — Per quanto concerne il primo punto e cioè la delimitazione dei confini dei diversi istituti, il codice muove dalla ricostruzione di un quadro che può ritenersi rispondente alla derivazione storica e adeguato alle esigenze concrete. Devono raccogliersi nell'assistenza i casi in cui il soccorso conduce al salvamento con la collaborazione del soggetto passivo, e invece nel salvataggio i casi in cui il salvamento è operato senza una tale collaborazione; deve intendersi per salvataggio il salvamento di persone o di beni ancora esistenti nella loro entità fisica originaria e per ricupero invece il salvamento di cose provenienti da sinistro e che, dal sinistro, hanno ricevuto una sostanziale modificazione alla loro consistenza fisica. Pertanto, il criterio di distinzione tra l'assistenza e il salvataggio si ricongiunge alla natura del soggetto che porta il soccorso; il criterio di distinzione tra il salvataggio e il ricupero si ricongiunge invece all'essenza fisica dell'oggetto tratto a salvamento.

Ipotesi del tutto distinta è infine quella del ritrovamento, che rappresenta una deviazione dal regime civilistico, giustificata da esigenze pratiche e più ancora da sopravvivenze storiche.

Tali discriminazioni, che nella disciplina tracciata appaiono offuscate dall'identità delle norme dettate per l'assistenza e il salvataggio, e in parte per il ritrovamento e il ricupero, hanno però costituito la base idonea alla ripartizione delle ipotesi marittime ed aeronautiche.

300. — Per quanto concerne quest'ultima ripartizione, nel campo dell'assistenza e del salvataggio, deve anzitutto rilevarsi una fondamentale anomalia delle Convenzioni internazionali citate, alle quali si è molto fedelmente ispirata la nostra legislazione per il passato. Invero, delle diverse ipotesi di assistenza e di salvataggio in mare che possono configurarsi, soltanto quelle in cui l'assistenza o il salvataggio (di nave o di cose o persone in pericolo per sinistro marittimo) sono attuati da una nave appaiono previste dalla Convenzione del 1910, mentre tutte le rimanenti e cioè quelle sia di assistenza e salvataggio di aeromobile o di cose o persone in pericolo per sinistro aeronautico da parte di aeromobile, sia anche quelle di assistenza e salvataggio di navi o di cose o persone in pericolo per sinistro marittimo da parte di aeromobile, sia infine quelle di assistenza e salvataggio di aeromobile o cose o persone in pericolo per sinistro aeronautico da parte di navi, sono previste dalla Convenzione del 1938.

Ora, una tale suddivisione, anche se storicamente spiegabile, non poteva certo essere accolta nella formazione di un organico corpo legislativo. La distinzione sistematica si sarebbe potuta fare o con riferimento al soggetto che compie il salvataggio o presta l'assistenza, ovvero con riferimento al soggetto che riceve il soccorso, purchè, nell'un caso come nell'altro, con criterio unitario. Il codice per ragioni concettuali e pratiche ad un tempo si è attenuto al primo riferimento.

La disciplina dell'assistenza e del salvataggio operati da nave marittima è stata poi estesa all'assistenza e al salvataggio operati da navi della navigazione interna, in considerazione dell'assoluta identità della situazione.

301. — Analogamente a quanto si è detto per gli istituti dell'assistenza e del salvataggio, come carattere tipico dei ricuperi marittimi, cioè dei ricuperi fondamentalmente soggetti alle disposizioni della legge marittima, è stato assunto quello di esser condotto con mezzi nautici: in conseguenza di che deve considerarsi senza dubbio marittimo il ricupero di relitti della navigazione aerea compiuto in mare ad opera di una nave, mentre per contro non potrebbe essere considerato ricupero marittimo quello effettuato in mare per relitti della navigazione marittima, ad opera di un aeromobile.

Accanto a questa categoria fondamentale se ne è posta però una seconda, ormai per tradizione ad essa assimilata, e la medesima disciplina è stata estesa anche al caso di ricupero compiuto, senza mezzi nautici, sul mare o sul litorale marittimo.

Limitatamente all'ipotesi del ricupero privato (con o senza mezzi nautici) la disciplina marittima è stata estesa anche alla navigazione interna. Un'estensione analoga per il ricupero d'ufficio non è apparsa necessaria, nè forse opportuna, almeno allo stato attuale.

302. — Per quanto concerne infine il ritrovamento dei relitti, è sembrato che la disciplina speciale, la quale pone una deroga a quella del diritto comune, dovesse andare limitata ai relitti rigettati dal mare sul litorale o addirittura ritrovati in mare, con esclusione quindi di tutti i casi in cui il ritrovamento avviene, sia pure nelle particolari località del litorale marittimo, nelle medesime condizioni di quanto suole avvenire fuori di queste località.

Analogamente è sembrato che al ritrovamento di relitti nelle acque o nelle zone portuali della navigazione interna, dovesse in ogni caso applicarsi la disciplina del diritto comune.

CAPO I.

Dell'assistenza e del salvataggio.

303. — I punti essenziali in cui si scompone la disciplina dell'assistenza e del salvataggio sono tre: determinazione delle indennità e del compenso dovuto da chi riceve a chi presta l'opera di soccorso; ripartizione del compenso tra coloro che hanno portato il soccorso; ripartizione della spesa relativa nell'ambito di coloro che il soccorso hanno ricevuto. In ciascuno di questi punti si presentano esigenze di carattere generale alle quali rispondono norme fondamentali, ed esigenze di carattere particolare, alle quali rispondono norme particolari di complemento, mentre di seguito alle une e alle altre si innestano le disposizioni relative a problemi specifici che interessano più di uno dei punti accennati.

Tuttavia ancor prima di questa triplice categoria di rapporti, e in sostanza indipendentemente da questi, si pone il problema relativo all'obbligo di soccorso. La fase dell'obbligo di soccorso invero non interessa a stretto rigore gli istituti dell'assistenza e del salvataggio; tuttavia per uniformarsi alla tradizione è sembrato opportuno non disgiungere le norme relative dalla disciplina dell'assistenza e del salvataggio per collocarla, come forse sarebbe stato logicamente più corretto, tra quelle della polizia in corso della navigazione o tra quelle dei doveri del comandante.

Quanto al contenuto delle norme che pongono l'obbligo, gli articoli 489 e 490 unificano il regime previsto dalle Convenzioni internazionali del 1910 e del 1938 (rispettivamente per l'assistenza e il salvataggio di navi o di cose o persone in pericolo in seguito a sinistro marittimo e per l'assistenza e il salvataggio di aeromobili o di cose o persone in pericolo in seguito a sinistro aeronautico); e provvedono invece a distinguere tra obbligo di assistenza e obbligo di salvataggio, in conformità del principio accennato sopra, ed a precisare altresì quando gli obblighi rispettivi sussistano nella navigazione marittima, in rapporto anche al soggetto passivo del soccorso.

Per quanto concerne le conseguenze dell'inadempimento del comandante sulla responsabilità dell'armatore si è altrove provveduto, come ho chiarito, cogliendo l'occasione per crearne una norma che possa essere uno spunto per una ulteriore elaborazione in merito al problema generale che riguarda ogni inadempimento del comandante agli obblighi che incombono a lui come capo della spedizione.

304. — Relativamente al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese e al compenso dovuti da chi riceve l'opera di soccorso a chi la presta, si è distinto tra assistenza e salvataggio di persone e assistenza e salvataggio di cose, sottodistinguendo poi a quest'ultimo riguardo tra assistenza e salvataggio di cose singole e assistenza e salvataggio di navi o aeromobili.

Per quanto attiene all'ipotesi dell'assistenza e del salvataggio di cose le disposizioni finora vigenti interessavano i presupposti del diritto al compenso, i criteri di determinazione del compenso stesso e l'autorità competente a stabilirlo, uniformandosi in linea di massima alle Convenzioni internazionali, fatta eccezione per il caso in cui viene a mancare un risultato utile. A quest'ultimo riguardo, mentre le Convenzioni concordemente negano ogni indennità o compenso a favore del soccorritore, il nostro ordinamento accoglieva due soluzioni antitetiche, uniformandosi a tale indirizzo nella legge aeronautica e distaccandosene invece nella legge del 1925.

Si è imposta dunque l'adozione di una soluzione unitaria, e a tale proposito, per quanto senza dubbio argomenti notevoli si potessero portare a favore della soluzione accolta dalla legge del 1925, se si considera da un lato l'opportunità di stimolare maggiormente l'opera di soccorso e dall'altro la equità di tenere indenne il soccorritore in ogni caso della spesa e dei danni affrontati nell'intento di portare ad altri un beneficio, tuttavia l'opportunità di seguire in linea di massima gli accordi internazionali in un punto di così fondamentale rilievo è sembrato prevalente, per lo meno fino a tanto che l'aderenza ai principii convenzionali risulti altresì sorretta da ragioni di ordine equitativo, come appare tutte le volte in cui la mancanza del risultato utile coincide con la perdita della nave o dell'aeromobile soccorso. In altri termini, quando in seguito alla mancanza di successo delle operazioni di soccorso la nave o l'aeromobile va perduto, verrà meno insieme al diritto al compenso anche il diritto al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese; per contro, quando, essendo il soccorso rimasto senza un utile risultato, la nave o l'aeromobile o le cose che sono state oggetto delle operazioni di soccorso, comunque non si perdano, il soccorritore sarà ammesso a conseguire, sempre nei limiti del valore dei beni assistiti o salvati, il rimborso delle spese e il risarcimento dei danni.

E' stato questo uno dei motivi, ma non il solo, che ha indotto a tenere distinti il rimborso e il risarcimento da un lato e il compenso dall'altro, come appare sia nell'art. 491 sia nell'art. 492. La distinzione risulta infatti utile anche nei riguardi della ripartizione tra l'armatore e l'equipaggio. In tal modo il limite massimo delle sole indennità o delle indennità e del compenso rimane unico, mentre diversi sono, oltre ai criteri di determinazione delle une e dell'altro, anche gli estremi in cui compete il relativo diritto.

Quanto al criterio di determinazione del compenso, in particolare, esso è stabilito nel secondo comma dell'art. 491, sia per l'ipotesi di assistenza e salvataggio di navi o di aeromobili, sia per l'ipotesi di salvataggio di cose. L'ordine dei fattori e specialmente dei gruppi dei fattori ai quali è adeguato il compenso sarebbe stato anche perfettibile da un punto di vista esclusivamente logico, ma ho preferito di mantenere per quanto è possibile, anche sotto questo aspetto, l'aderenza alle Convenzioni, tanto più in considerazione del fatto che esse rispondono sostanzialmente ai nostri principii. Dall'indicazione dei fattori considerati dalle Convenzioni è esclusa tuttavia quello delle spese e dei danni, poichè il rimborso e il risarcimento relativi sono stabiliti in via autonoma. Il valore del materiale esposto, che del pari figura nelle Convenzioni, o si traduce in un danno subito, quando il materiale sia stato perduto o deteriorato, o, in caso contrario, è compreso nei rischi corsi dalla nave o dall'aeromobile che ha prestato il soccorso.

305. — Per quanto concerne l'assistenza e il salvataggio di persone, nessuna disposizione si trovava nel codice della marina mercantile; la legge del 1925, a sua volta, ripeteva anche in questa materia la Convenzione di Bruxelles, il cui principio fondamentale è quello dell'assoluta gratuità dell'assistenza e del salvataggio di persone. E' da notare però che questa Convenzione, come si è detto, copre soltanto due delle quattro ipotesi che devono venire invece regolate nella disciplina per così dire marittima dell'istituto, mentre le rimanenti due sono coperte invece dalla Convenzione del 1938, la quale stabilisce in via di massima un principio del tutto antitetico.

E' stato pertanto impossibile aderire rigidamente alle Convenzioni internazionali (poichè questo avrebbe portato a seguire due criteri diversi ed anzi opposti per ipotesi parallele di un medesimo istituto). Ma si è dovuto risalire all'origine delle medesime per identificarne la ragione di essere ed applicarne unitariamente lo spirito.

Ora la Convenzione del 1938 ha eliminato la gratuità basilare dell'assistenza e del salvataggio di persone unicamente perchè il peso del compenso per assistenza e salvataggio è posto, secondo i principi informatori di quella Convenzione, a carico del vettore, il quale se ne copre mediante assicurazione. Ciò premesso risulta evidente che la base di applicazione del criterio sussiste non soltanto nella navigazione aerea (nella quale del resto possono talvolta non verificarsi tali premesse), ma sempre che il compenso dell'assistenza o del salvataggio possa in definitiva essere posto a carico di un assicuratore; e che pertanto, se pure nella navigazione marittima questo fenomeno è eccezionale, tuttavia la medesima norma poteva e doveva essere estesa così all'uno come all'altro settore.

L'art. 493 fissa dunque questo principio, mentre ricorre al criterio seguito dalla Convenzione del 1910, quello cioè della partecipazione dei soccorritori di persone al compenso dovuto per contemporanee operazioni di assistenza o salvataggio di

cose e di persone (criterio eccletticamente accolto, senza giustificazione possibile, anche nella Convenzione del 1938), solo in via sussidiaria e cioè per il caso che venga a mancare il compenso diretto.

Si instaura in tal modo un regime unitario e organico, e nel tempo stesso una piena aderenza, oltre che alla Convenzione del 1938, anche a quella del 1910: poichè è evidente che nei casi di assistenza o salvataggio di persone in conseguenza di un sinistro marittimo in concreto verrà, almeno allo stato attuale della prassi, quasi sempre ad applicarsi solo l'ultima parte della norma.

306. — Aspetti particolari la determinazione del compenso assume a seconda che sia compiuta per opera del giudice o per accordo delle parti.

Per quanto concerne la determinazione per opera del giudice, non è sembrato opportuno di riprodurre la norma fissata nella Convenzione di Bruxelles del 1910, per cui il giudice può ridurre o sopprimere la rimunerazione se appare che i soccorritori hanno per loro colpa reso necessario il salvataggio o l'assistenza o se durante le operazioni hanno commesso furti o altri atti fraudolenti.

In realtà tale norma in parte discende dai principii e in parte coi principii contrasta. Discende dai principii l'esclusione dell'indennità e del compenso nel caso di colposa determinazione dello stato di fatto che ha reso necessaria l'assistenza o il salvataggio, e nel caso di atti fraudolenti compiuti durante il soccorso. Ma per quanto concerne l'ipotesi in cui le Convenzioni prevedono la riduzione del compenso, secondo i nostri principii non possono ammettersi che due soluzioni: o si raggiungono gli estremi per l'esclusione del compenso, e allora si cade nella precedente ipotesi, o questi estremi non si raggiungono, ed allora il compenso deve essere attribuito a norma dei criteri stabiliti. Del resto in quest'ultimo caso è l'applicazione stessa di tali criteri, in quanto soprattutto fanno riferimento agli sforzi ed ai meriti di coloro che hanno prestato il soccorso, che consente al giudice di tenere in debito conto quegli elementi che per ventura rendono meno meritoria l'opera del soccorritore.

Per quanto concerne invece la determinazione del compenso mediante accordo degli interessati è anzitutto evidente la necessità di estendere anche ad essa l'applicazione dei criteri di determinazione fissati dalla legge. Infatti la stessa applicazione del principio che vuole l'annullamento delle convenzioni di assistenza quando vi sia squilibrio tra le prestazioni (principio che non è occorso ripetere nella disciplina dell'istituto poichè è espressamente sancito nel nuovo regime generale delle obbligazioni), presuppone un punto preciso di riferimento. Piuttosto, al fine di salvaguardare gli interessi dei componenti dell'equipaggio, la cui rimunerazione è stabilita sotto forma di partecipazione al compenso assegnato alla nave soccorritrice, si è stabilito nell'art. 494 che la determinazione del compenso non vincoli i componenti dell'equipaggio, se fatta per accordo o mediante arbitrato, se non quando l'abbiano accettata gli interessati medesimi o sia intervenuta l'approvazione dell'associazione sindacale che li rappresenta. Questa duplice alternativa è apparsa duttile e capace di adeguarsi alle variabili esigenze che possono riscontrarsi, a seconda del numero dei componenti dell'equipaggio o di altri elementi; e del resto serve a sempre più permeare dei fecondi germogli dell'ordine corporativo anche la disciplina degli istituti di diritto privato.

307. — Completano la normativa della determinazione delle indennità e del compenso le disposizioni sul concorso di operazioni e sul concorso di soccorritori.

Per il concorso di soccorritori l'art. 495 applica i principii per la prima volta fissati dalla Convenzione di Bruxelles del 1910; ma, poichè non si ha qui un unico atto di assistenza o di salvataggio con la partecipazione di più soccorritori, bensì tanti atti quanti sono i soccorritori, in luogo di parlare di ripartizione di un unico compenso o di un'unica indennità (come fa la Convenzione) si è parlato invece di riduzione proporzionale delle diverse indennità o dei diversi compensi. Al concorso si è poi ritenuto di poter applicare le disposizioni sul concorso nella somma limite per i danni a terzi sulla superficie, le quali appaiono pienamente rispondenti: in tal modo si attua ancor meglio quella reciproca integrazione delle norme dettate nella sede marittima e delle norme dettate nella sede aeronautica, che è una delle basi fondamentali del codice.

L'ipotesi di concorso di più operazioni da parte di una stessa nave soccorritrice è disciplinata a sua volta dal primo comma dello stesso art. 495. L'impostazione della norma è risultata agevolata, rispetto alla Convenzione di Bruxelles del 1938 (che unicamente l'ha affrontata), distinguendo, come il codice fa, le indennità per risarcimento dei danni e per rimborso delle spese dal compenso.

Su tale base appare infatti evidente che le spese e i danni incontrati per operare simultaneamente più operazioni di soccorso vadano con equa ripartizione computate nelle diverse operazioni compiute, e quindi diano diritto al rimborso e al risarcimento secondo le norme che regolano i rispettivi istituti e a carico delle persone che risultano rispettivamente tenute. Naturalmente, una volta assegnate le diverse quote di spesa e di danno delle varie operazioni compiute, per ciascuna di esse entrano in pieno in gioco i principii che regolano le relative ipotesi e i relativi istituti.

308. — Segue ora la seconda fase della disciplina, che concerne la fissazione del criterio per la ripartizione del compenso di assistenza o di salvataggio.

Le nórme dell'antico codice della marina mercantile, integrate da quelle della legge del 1925, distinguevano tra arruolamento alla parte e arruolamento a viaggio, comprendendo nel primo caso il premio tra gli utili del viaggio, e fissando invece un autonomo criterio di ripartizione solo per quest'ultimo caso.

Ora questa distinzione non sembra giustificata, poichè la ripartizione normale degli utili del viaggio si basa su un rapporto tra capitale e lavoro che, se sussiste nella gestione ordinaria dell'impresa, può invece non sussistere, e anzi certamente non sussiste, nell'opera di soccorso, la quale è fondamentalmente basata sul contributo delle persone dell'equipaggio che lo compiono e raggiunge un risultato utile in rapporto alle fatiche da questi compiute e talvolta ai rischi corsi.

Stabilita pertanto l'unificazione del regime di ripartizione, si è affrontata la determinazione della misura della ripartizione, e anzitutto della ripartizione per quote tra l'armatore e l'equipaggio. Al riguardo esistevano nei precedenti legislativi due criteri diversi: o fissare una misura inderogabile di ripartizione, o stabilire una misura normale e un limite minimo inderogabile per le convenzioni private. La soluzione adottata dal codice segna un progresso sulla via della giustizia sociale additata dal Regime: è cioè prevista la possibilità di derogare alla misura stabilita dal legislatore in ogni caso a favore dell'equipaggio, mentre la deroga a favore dell'armatore è contenuta in limiti precisi e relativamente ristretti, per la considerazione della diversa posizione delle parti nel caso di convenzioni al riguardo.

L'art. 496, che pone questi principii, stabilisce tuttavia una eccezione, la quale in sostanza si risolve questa volta in un favore per l'armatore, per le navi che siano armate ed equi-

paggiate allo scopo di prestare soccorso. Si è considerato infatti che in tal caso sopperiranno senza alcun dubbio i contratti di arruolamento, i quali saranno stipulati appunto in vista delle particolari finalità dell'assunzione; e che l'opera provvida delle organizzazioni sindacali si potrà esplicare nel tutelare le categorie interessate attraverso la stipulazione di speciali contratti collettivi. Analoga esclusione non si è ritenuto invece di fare per quanto concerne le navi armate per ricupero, poichè le operazioni di ricupero non comportano normalmente quegli stessi elementi di rischio che sono caratteristici delle operazioni di assistenza e di salvataggio.

L'art. 496 ha poi simultaneamente affrontato il problema della ripartizione della quota di compenso riservata all'equipaggio tra i singoli componenti di questo. A tale riguardo, al criterio tradizionale della ripartizione proporzionale alla retribuzione si è creduto opportuno di aggiungere la considerazione dell'opera da ciascuno prestata. Si è temperata così la rigidezza del criterio proporzionale tradizionale, segnando la via per la quale il giudice possa tener conto di eventuali sensibili disparità fra i meriti dei diversi componenti dell'equipaggio.

309. — Una delle principali innovazioni del codice è costituita dall'art. 497 che pone una esplicita norma sulla incidenza delle spese per l'indennità e il compenso in caso di assistenza o salvataggio di navi o di aeromobili. Quando infatti un unico atto di soccorso interessa più entità patrimoniali sorge il problema della ripartizione dell'unico compenso o dell'unica indennità fra i diversi beni che hanno tratto beneficio dal soccorso prestato alla spedizione. Si tratta in altri termini di determinare i criteri per la ripartizione al fine di precisare quale parte dell'unico compenso o dell'unica indennità vada addebitata ai diversi titolari degli interessi riuniti nella spedizione e che dall'unico atto di soccorso hanno tratto beneficio.

A questo punto il ricorso ai principii della contribuzione in avaria comune si è imposto con tutta evidenza. La richiesta di soccorso da parte del comandante di navi o di aeromobili ad altre navi o ad altri aeromobili si inquadra perfettamente negli atti di avaria comune, quali questi sono configurati dallo schema del codice, che è conforme del resto, soprattutto in questo punto, alla più antica tradizione. L'unica estensione che era necessario compiere, ed è stata compiuta, è quella di applicare i principi della contribuzione in avaria comune anche nel caso in cui il soccorso sia stato prestato senza richiesta nè del comandante della nave nè di altri in sua vece, o eventualmente contro il rifiuto del comandante; e una tale estensione non ha presentato difficoltà di sorta poichè essa trova un automatico argine nel caso di rifiuto espresso e ragionevole del comandante stesso, nel qual caso cessa il diritto al compenso e all'indennità da parte del soccorritore e quindi cessa la materia perchè possa farsi ricorso a un procedimento di ripartizione.

E' appena il caso di rilevare che in tal modo la sopportazione della spesa relativa al compenso e alle indennità per il soccorso ricevuto da un'intera spedizione marittima o aerea viene a incidere esclusivamente sugli interessati per i vari beni in rischio (fatta eccezione di quelli che sono esclusi a norma delle disposizioni sulla contribuzione in avaria comune) e non invece sulle persone che si trovano a bordo. Questa conseguenza ben si inquadra con l'orientamento umanitario della tradizione e della legislazione italiana attuale in materia, e del resto si accorda perfettamente con i principi fissati dagli accordi internazionali.

310. — Le varie fasi degli istituti dell'assistenza e del salvataggio fin qui delineate non esauriscono peraltro, come fu già avvertito, la disciplina dei medesimi, poichè problemi nuovi scaturiscono dal complesso meccanismo.

Si tratta anzitutto di stabilire i limiti dell'applicazione delle norme generali nei casi in cui alcuni dei rapporti giuridici che ne scaturirebbero possano essere estinti per confusione o per compensazione. Il caso classico è quello in cui il soccorso sia dato e ricevuto tra navi dello stesso proprietario (confusione), ma accanto ad esso se ne pongono poi molti altri tra i quali sono quelli più delicati in cui l'estinzione si ha invece per compensazione, quando l'armatore della nave che ha ricevuto il soccorso è a sua volta creditore per un qualsiasi titolo della nave che lo ha prestato. Ciò può accadere specialmente nel caso di urto, quando l'urto è stato determinato da colpa della nave che in seguito ha prestato il soccorso. Tuttavia non è sembrato opportuno di fissare una norma generale in tal senso, la quale, se avrebbe avuto il vantaggio di essere onnicomprensiva, avrebbe però avuto il difetto di una eccessiva astrattezza. Mi sono perciò limitato a porre nell'art. 498, con una maggiore precisione di espressione tecnica, il principio tradizionale che concerne le navi dello stesso proprietario o dello stesso armatore.

Tuttavia, sia pure stabilita in via esplicita nei limiti del possibile l'applicazione delle norme sull'assistenza e sul salvataggio nel caso in cui l'armatore o il proprietario della nave soccorritrice e l'armatore o il proprietario della nave soccorsa siano la medesima persona, ed anche posto che lo stesso principio venga esteso in via di interpretazione anche al caso in cui comunque in tutto o in parte i rapporti di credito e di debito derivanti dall'assistenza o dal salvataggio possano risultare estinti per confusione o per compensazione con altri rapporti, rimane sempre l'eventualità che l'intero meccanismo si arresti perchè l'armatore, alla cui iniziativa è normalmente affidato il conseguimento del compenso che poi viene ripartito con l'equipaggio, non abbia azione. Accanto a questa ipotesi va posta poi quella in cui l'armatore, pur avendo azione, trascuri di agire. A superare questo ostacolo sopperisce l'articolo 499, che nelle predette ipotesi dà una azione diretta ai componenti dell'equipaggio.

311. — Chiude la disciplina dell'assistenza e del salvataggio l'art. 500, il quale fissa la prescrizione dei relativi diritti nel termine di due anni. Tale termine è previsto dalla Convenzione di Bruxelles e quindi anche dalla legge abrogata; ma il codice ha anche in questo campo apportato una precisazione rispetto all'ordinamento precedente fissando testualmente che la norma si applica così al conseguimento del compenso come al conseguimento dell'indennità.

CAPO II.

Del ricupero.

312. — L'impostazione della disciplina del ricupero si distacca nettamente dai precedenti tradizionali, in quanto non è basata sulla distinzione tra ricupero d'ufficio e ricupero privato, ma pone invece in primo piano l'ipotesi di ricupero (privato) compiuto con mezzi nautici, il quale costituisce il nucleo fondamentale dell'istituto, e affianca poi ad esso da un lato l'ipotesi equiparata di ricupero (privato) senza mezzi nautici, e dall'altro quella del ricupero (con o senza mezzi nautici) compiuto d'ufficio.

In questi tre gruppi si inseriscono le diverse disposizioni particolari che a ciascuno di essi vanno logicamente ricondotte; mentre di seguito ad essi si pongono le norme che disciplinano i problemi e le situazioni comuni a tutte le ipotesi di ricupero, con mezzi nautici o senza, privato o d'ufficio.

313. — Il ricupero privato con mezzi nautici è regolato in tre momenti, che attengono rispettivamente all'assunzione, agli obblighi e ai diritti del ricuperatore.

L'art. 501, sull'assunzione del ricupero, fatto salvo in ogni tempo il diritto dei proprietari di provvedervi direttamente, prevede il caso di concorso di più persone che intendano assumere il ricupero e stabilisce un criterio di poziorità sulla base della priorità della denunzia, sempre che entro un anno dall'identificazione siano iniziate le operazioni di ricupero senza che successivamente siano sospese per un periodo superiore parimenti a un anno. Si è voluto con ciò evitare che il compimento del ricupero, fatto che interessa anche l'economia nazionale, venga reso impossibile a causa del potenziale diritto di chi non dimostra poi di volersene effettivamente avvalere con beneficio proprio ed altrui.

L'art. 502 fissa a sua volta gli obblighi del riquperatore, il quale, intrapreso il ricupero, non può sospendere o abbandonare le operazioni relative, quando ne possa derivare un danno per il proprietario del relitto, senza che sussista un giustificato motivo.

Gli estremi dell'obbligo sono dunque segnati dal concorso di un danno per il proprietario e dalla mancanza di un giustificato motivo; ora per quanto concerne il danno del proprietario è facile intendere che questo deve consistere non già nel danno generico derivante dal mancato compimento dell'operazione di ricupero, bensì nel danno specifico derivante dal fatto dell'assunzione e della successiva interruzione, come può segnatamente accadere se in conseguenza di ciò sia venuta meno l'opera di altro ricuperatore o sia stata resa più difficile l'estrazione degli oggetti da ricuperare.

Entro dieci giorni dall'approdo della nave che ha compiuto il ricupero, il ricuperatore deve consegnare le cose ricuperate al proprietario o, se questi sia ignoto al ricuperatore stesso, all'autorità marittima più vicina (art. 502 secondo comma). Mentre la sanzione per inadempimento all'obbligo posto nella norma precedente risiede nell'applicazione del principio generale del risarcimento dei danni da parte del ricuperatore inadempiente, per quest'ultimo obbligo invece la sanzione è specificamente disposta dal codice, e consiste nella decadenza del diritto alla indennità e al compenso, fissata dall'art. 503.

L'art. 503, oltre a stabilire questo principio, precisa poi i limiti della somma dovuta dal proprietario a titolo di risarcimento dei danni, rimborso delle spese, e compenso del ricuperatore, nonchè i criteri per la determinazione del compenso; I limiti coincidono col valore delle cose ricuperate. Più delicato invece è il tema dei criteri di determinazione del compenso, i quali sono in linea di massima desunti dalla parallela disciplina dell'assistenza e del salvataggio, cui anzi in parte è fatto testuale riferimento.

314. — La disciplina del ricupero privato senza mezzi nautici è stata facilmente fissata, come ho detto, con riferimento a quella del ricupero con mezzi nautici, rispetto alla quale presenta solo lievi deviazioni determinate dalla diversità del fenomeno tecnico. Ma la regolamentazione separata di questa ipotesi — tracciata nell'art. 504 — ha consentito, oltre ad una precisa e chiara normativa delle deviazioni predette, anche e soprattutto l'impostazione su più idonea base di un caso specifico, quello del ricupero compiuto dal comandante della nave naufragata, che in questa ipotesi va a stretto rigore inquadrato.

In effetti il ricupero compiuto dal comandante dopo il naufragio della nave è per definizione un ricupero senza mezzi nautici; ed appunto in considerazione delle particolari condizioni che a tale situazione si connettono sussiste il criterio di preferenza del comandante stesso, con deroga all'ordine generale fissato nell'art. 501. Sulla base di questo presupposto il codice non ha peraltro stabilito in maniera esplicita tale inquadramento, come risulta dal primo comma dell'art. 505, al fine di evitare che l'applicazione della norma potesse ritenersi esclusa pel semplice fatto che nell'opera di ricupero vengono impiegati mezzi nautici secondari, come potrebbero essere ad esempio le scialuppe di salvataggio della nave naufragata. Per il resto, la limitazione voluta emergerà automaticamente dalla condizione fissata, per cui, in tanto il comandante è preferito secondo la norma eccezionale in esame, in quanto subito dopo il naufragio dichiari di costituirsi capo ricuperatore. Fuori di tale ipotesi, quindi, anche il comandante acquista la figura di un ordinario ricuperatore e come tale va considerato.

La disciplina di questa ipotesi è completata nel secondo comma dell'art. 505, con la determinazione del compenso dovuto al comandante e agli altri componenti dell'equipaggio che hanno cooperato al ricupero. Si sarebbe potuto ritenere che il comandante, costituitosi capo ricuperatore, abbia diritto alle indennità e al compenso di ricupero, alla stregua di ogni altro ricuperatore; tuttavia è sembrato che, malgrado sia determinata dalla sua libera iniziativa, l'opera del comandante vada in certo senso inquadrata in quei doveri che incombono all'equipaggio di una nave in seguito al naufragio: appunto per ciò si è disposto sul suo compenso, come anche sul compenso delle persone dell'equipaggio che hanno cooperato al ricupero perchè richieste dal comandante, con norma a sè stante.

315. — Terza ipotesi, come ho detto, è quella del ricupero operato dall'autorità marittima. Le disposizioni al riguardo disciplinano segnatamente i seguenti punti: rapporti del ricupero d'ufficio con la rimozione di navi sommerse nelle località dove ne derivi un pericolo o un intralcio alla navigazione; condizioni per l'assunzione del ricupero d'ufficio; intervento successivo dei proprietari; ricupero di navi straniere. A ciò provvede il complesso contenuto nell'art. 507, fissando che il ricupero può essere assunto dall'autorità marittima quando sia prevedibile un utile risultato, quando i proprietari non intendano provvedervi direttamente, e quando altresì non intenda provvedervi, se si tratta di navi straniere, il console dello Stato sotto la bandiera del quale la nave navigava.

Tuttavia, ancora prima di disporre con l'art. 484 sul ricupero inizialmente e integralmente operato dall'autorità marittima, il codice fissa nell'art. 506 alcune norme sull'intervento dell'autorità marittima nel corso di ricupero compiuto da privati. Si tratta in realtà di disposizioni che discendono pacificamente dai principii e che non richiedono quindi illustrazione. Importa soltanto accennare che l'assunzione del ricupero prevista dall'art. 506 deve essere sempre compiuta secondo le norme dell'art. 507, e quindi in particolare presuppone che l'autorità marittima consideri prevedibile un utile risultato.

316. — Seguono poi gli aspetti in cui la disciplina della terza ipotesi si uniforma alla disciplina delle prime due, e sono sostanzialmente quelli inerenti alla custodia e alla vendita delle cose ricuperate. Infatti al riguardo una sola diversità, assolutamente trascurabile, si pone tra ricupero privato e ricupero d'ufficio, ed è quella che concerne l'eventuale vendita delle cose durante il ricupero (ammessa per il ricupero d'ufficio, e non per il ricupero privato, quando sia necessaria per coprire le spese di ricupero); nessuna tra ricupero con mezzi nautici e ricupero senza mezzi nautici.

Compiute le operazioni, quando il proprietario non curi di ritirare le cose ricuperate entro il termine prefissogli dall'autorità o non si presenti entro sei mesi dall'avviso, pub-

blicato dall'autorità medesima, nel caso in cui il proprietario sia ignoto, l'autorità procede alla vendita e deposita presso un pubblico istituto di credito la somma relativa, al netto delle spese incontrate per il ricupero d'ufficio ovvero delle indennità e del compenso spettanti al ricuperatore, nonchè delle spese di custodia. Se entro due anni dal deposito gli interessati non hanno fatto valere i propri diritti, ovvero se le domande proposte sono state respinte con sentenza passata in giudicato, la somma residua è devoluta alla Cassa nazionale fascista per la previdenza marinara, se trattasi di ricupero di relitti della navigazione marittima, o alle Casse di soccorso del personale della navigazione interna, se trattasi di ricupero di relitti della navigazione interna.

317. — Chiude la disciplina, secondo il solito, la norma sulla prescrizione dei diritti alle indennità e al compenso di ricupero (art. 509).

Al riguardo non si ha, come per l'assistenza e il salvataggio, un paradigma preciso da seguire; tuttavia, data la stretta rilevata affinità tra salvataggio e ricupero, è sembrato che, malgrado talune considerazioni che potrebbero militare in senso opposto, miglior partito fosse quello di estendere anche al ricupero la prescrizione biennale stabilita per quegli istituti.

CAPO III.

Del ritrovamento di relitti di mare.

318. — In tema di ritrovamento di relitti il codice della marina mercantile distingueva nettamente tre ipotesi: ritrovamento di oggetti provenienti da naufragio o da altro sinistro di mare; ritrovamento di merci, attrezzi, vestimenti, valori ed altri oggetti di ignota provenienza sul litorale dello Stato, in mare o a galla, sott'acqua o sulla superficie, o nei porti, darsene, fossi o canali; ritrovamento di cetacei arenati sul litorale. Il codice invece distingue anzitutto due ipotesi — quella del ritrovamento di relitti in mare e del ritrovamento di relitti rigettati dal mare in località del demanio marittimo — che accomuna in una medesima disciplina, e poi una terza — quella dei cetacei arenati — per la quale invece fissa una disciplina particolare.

Per il ritrovamento di relitti, il regime è condotto, sia pure con le necessarie differenze, sulla traccia del regime del ricupero. Il ritrovatore ha l'obbligo della denuncia e quando possibile della consegna delle cose ritrovate, fatta sola eccezione per le cose il cui valore non superi le lire 50 (art. 510 primo comma); in quanto abbia adempiuto a tali obblighi ha diritto al rimborso delle spese e ad un premio (art. 510 secondo comma). L'entità del premio è fissata in diverse misure a seconda che il ritrovamento sia avvenuto in mare ovvero in località del demanio marittimo: ciò vale non solo a consentire una equa differenziazione tra le due ipotesi, delle quali la prima presenta presumibilmente un'azione più meritoria per l'economia nazionale e forse talvolta pericolosa da parte del ritrovatore, ma consente altresì di adeguare la disciplina della seconda a quella fissata dal codice civile: ciò consentirà di evitare che possa in ogni singolo caso la misura del compenso variare in rapporto alla determinazione della circostanza se gli oggetti ritrovati sul demanio siano stati o meno rigettati dal mare, circostanza che sarebbe spesso di difficile prova.

Per la custodia e la vendita delle cose ritrovate l'art. 511 rende applicabile il disposto dell'analoga norma fissata in materia di ricupero. Tuttavia una deviazione è stabilita per gli oggetti di interesse artistico, storico, archeologico o etnografico, nonchè per le armi, le munizioni e gli apparecchi militari, relativamente ai quali, se il proprietario non si curi di ritirarli, si fa luogo alla devoluzione allo Stato.

Per i cetacei arenati l'art. 512 stabilisce senz'altro l'appartenenza allo Stato; a favore del ritrovatore è posto il diritto a un premio pari alla ventesima parte del valore.

Il problema in certo senso più delicato della disciplina del ritrovamento è stato quello della prescrizione. Al riguardo mi sono trovato nel dilemma tra il lasciare ricadere la materia nell'ambito di applicazione delle norme che regolano sotto questo aspetto il ritrovamento nel diritto comune, discostandola così dalla disciplina attuata in tema di ricupero; ovvero l'estendere anche al ritrovamento la prescrizione biennale del ricupero, distaccando però a questo effetto il ritrovamento dalla ipotesi del diritto comune. Per quanto a favore della prima soluzione non sarebbero mancate valide giustificazioni, tuttavia l'esistenza di fattispecie marginali tra i due istituti e l'indubbia affinità che comunque tra i medesimi sussiste mi hanno persuaso alla seconda soluzione, tenuto conto altresì che si trattava di disporre solo il termine di prescrizione del diritto al rimborso delle spese e al premio (art. 513).

TITOLO VI.

Delle assicurazioni.

319. — In questo titolo, come già nel titolo sesto del libro secondo dell'abrogato codice di commercio, le assicurazioni contro i rischi della navigazione (marittima e interna) sono regolate solo nei loro aspetti particolari, solo in quanto cioè la speciale natura loro richiede di precisare, sviluppare o derogare alla disciplina comune a tutti i rami di assicurazione. Sono quindi applicabili alle assicurazioni qui considerate, per quanto non è previsto dal codice, le norme dettate per la disciplina generale del contratto e per l'esercizio dell'industria assicurativa contenute nel codice civile e nelle leggi speciali.

Tale criterio sistematico, che è conforme alla tradizione storica, risponde a reali esigenze. Mentre, infatti, da un lato non v'è dubbio che le assicurazioni contro i rischi della navigazione costituiscono un ramo dell'assicurazione contro i danni, d'altro lato egualmente certa è la necessità di integrare la disciplina di questa ultima specie di assicurazione con norme particolari. La collocazione poi di tali norme nel codice della navigazione è giustificata dall'essere le peculiarità, che le stesse disciplinano, frutto del fatto tecnico, che determinando la specialità del diritto della navigazione, ha condotto alla unitaria disciplina di questo in un codice.

L'inquadramento del presente titolo nel capo corrispondente del libro delle obbligazioni si attua in base all'art. 1885 del codice civile, per cui le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono soggette alle disposizioni sull'assicurazione ivi contenute per quanto non è previsto dal codice della navigazione.

320. — Come tutte le forme di assicurazione, anche quelle contro i rischi della navigazione hanno in pratica ampia e minuta disciplina nelle polizze. E' però da rilevare che nel campo marittimo le polizze trovano più che altrove i presupposti indispensabili per una disciplina corporativa. Di fronte alla organizzazione sindacale che inquadra le imprese assicuratrici stanno infatti quelle delle imprese armatoriali e dei commercianti e ciò consente l'elaborazione, su di un piano di collaborazione e quindi di più alta giustizia, dei formulari di polizza predisposti per la stipulazione dei singoli contratti.

In vista di ciò il progetto 1940 conteneva una disposizione (art. 403), che poi al fine del coordinamento col codice civile è parso opportuno eliminare. Tuttavia con la disciplina, che il detto codice ha predisposto per i contratti di adesione, resta la spinta verso la redazione in sede corporativa dei formulari di contratto, per la maggiore stabilità e sicurezza che a questi viene riconosciuta nei confronti di quelli predisposti unilateralmente da uno dei contraenti. Del resto, nel campo marittimo la collaborazione tra le categorie interessate nella redazione delle polizze è già in atto e tutto ne fa prevedere un sempre maggiore sviluppo.

I rilievi ora esposti hanno decisamente influito sull'orientamento seguito nella redazione del presente titolo. Mi è parso infatti possibile lasciare alle polizze il compito di disciplinare gli aspetti minuti e particolari del contratto, riservando al codice il compito di fissare concetti e criteri direttivi, da valere precipuamente per indirizzare ed interpretare le polizze medesime.

A differenza quindi del progetto 1931, non mi sono limitato a ringiovanire la materia, quale trovavasi regolata nel codice di commercio, per metterla in armonia con le mutate esigenze della navigazione, ma ho innanzitutto provveduto alla fissazione di alcuni concetti generali dai quali sia possibile trarre sicuri orientamenti per l'impostazione e la risoluzione dei vari casi che in pratica possono presentarsi. Da ciò è scaturita una delineazione più organica e precisa dei caratteri fondamentali del ramo di assicurazione disciplinato dal codice. A questo ultimo scopo sono appunto dirette, per citare le più salienti, le disposizioni relative alla definizione delle singole cose assicurate e del particolare rischio cui le medesime sono sottoposte, nonchè quelle relative alla precisazione del carattere unitario, che le assicurazioni marittime sono venute assumendo attraverso un'evoluzione plurisecolare. Tale carattere si sostanzia nel fatto che con l'assicurazione marittima sono oggi coperti, mediante un unico contratto, rischi di danni a cose e rischi di responsabilità, in particolare, per questi ultimi, i rischi di contribuzione in avaria comune e del ricorso contro l'armatore di terzi danneggiati da urto della nave.

321. — Sul terreno del ringiovanimento della materia contenuta nel codice di commercio numerose sono le innovazioni. Queste sono state sopratutto desunte dall'elaborazione giurisprudenziale e dottrinale, che le assicurazioni marittime hanno avuto nell'ultimo cinquantennio e che ha valso a mettere in luce i punti di più dubbia interpretazione del codice di commercio abrogato. Ma non si sono trascurate le polizze, nelle quali è il diritto vivente dell'assicurazione e che hanno raggiunto, con la creazione di formulari tipo, un grado notevole di perfezione e di stabilità.

Tuttavia, per le già accennate ragioni, non mi è sembrato opportuno spingere troppo oltre il codice in tale direzione, nel senso di prevedere e risolvere in esso il maggior numero possibile di questioni pratiche, segnatamente quelle cui dà luogo l'interpretazione delle clausole spesso inserite nelle polizze. A parte ogni altra considerazione, v'è infatti per quest'ultime l'inidoneità stessa della materia ad esser disciplinata in un codice, come, per citare un esempio, dimostra nel sistema ora abrogato l'art. 635 del codice di commercio sulla clausola « franco d'avaria », la cui disposizione, ampiamente criticata, è in pratica derogata dalle polizze.

322. — Seguendo le direttive ora esposte non solo ho abbandonato le disposizioni del codice di commercio di carattere troppo frammentario e casistico, ma ho altresì rinunciato ad articoli, della stessa natura, che erano stati accolti nel progetto 1940.

Un'ulteriore riduzione di questi ultimi è stata poi determinata dalla nuova e più ampia disciplina, data dal codice civile all'assicurazione in generale.

323. — Il titolo relativo alle assicurazioni si iniziava nel progetto 1940 con una disposizione di carattere introduttivo relativa agli interessi assicurabili. La formula adottata accoglieva un concetto dogmatico, che ha trovato notevole seguito nella dottrina degli ultimi decenni, ma non pregiudicava la questione relativa all'oggetto dell'assicurazione, questione tra tutte particolarmente delicata e discussa. Tuttavia, per ragioni di coordinamento con il codice civile, in sede di redazione definitiva del presente codice ho ritenuto necessario abolire il riferimento all'interesse, senza peraltro con ciò ritornare all'elencazione esistente negli articoli 606 del codice di commercio e 406 dello stesso progetto 1940 delle varie cose o interessi che possono essere assicurati. Tale elencazione infatti aveva solo valore esemplificativo, mentre, d'altro lato, lasciava adito a notevoli dubbi e perplessità.

324. — Nell'art. 514 è disciplinato il rischio putativo. La disposizione dell'art. 430 del codice di commercio non è stata riprodotta nel codice civile, perchè è parsa non più rispondente alla realtà. Tuttavia nel campo della navigazione, nonostante i giganteschi progressi della tecnica, non sembra sia assolutamente da escludere che in qualche caso il proprietario della nave o quello delle merci ignorino la sorte toccata alle loro cose. Pertanto ho riprodotto la disposizione dell'art. 430, ma ne ho modificato il criterio direttivo nel senso di far riferimento, per comminare la nullità dell'assicurazione, anzichè all'effettiva conoscenza, da parte dell'assicurato o del contraente l'assicurazione, della inesistenza o cessazione del rischio o dell'avvenimento del sinistro, all'obiettiva possibilità per i medesimi di esserne venuti a conoscenza. Sulla base del *quod plerumque accidit* l'art. 514 ha poi aggiunta la presunzione, da valere sino a prova contraria, del tempestivo arrivo della notizia nei luoghi ove trovavasi l'assicurato o il contraente l'assicurazione. Infine, e ciò risponde al diverso criterio adottato nei confronti dell'art. 430, si tengono distinte, per regolare i rispettivi obblighi dell'assicurato e dell'assicuratore in ordine al pagamento del premio, le tre ipotesi della conoscenza dell'assicuratore, del tempestivo arrivo della notizia nel luogo di conclusione dell'assicurazione o in quello in cui questa fu ordinata, della conoscenza da parte dell'assicurato: nella prima non si fa luogo ad alcun pagamento di premio, nella seconda v'è il rimborso delle spese, nella terza è dovuto l'intero premio.

325. — Con l'art. 515 si inizia quella particolare previsione delle varie cose assicurabili, cui sopra ho fatto cenno.

L'art. 515, contrariamente all'art. 412 del progetto 1940, tiene distinta l'assicurazione della nave e delle sue pertinenze da quella delle spese fatte per armare ed equipaggiare la nave medesima, perchè ciò è parso più rispondente alla prassi, che suole comprendere tutto o parte di tali spese nella così detta assicurazione di sborsi e interessi. Ma l'innovazione più importante è quella del capoverso dell'art. 515 per cui, nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave contenuta nella polizza equivale a stima. Tale disposizione capovolge il sistema, seguito dal codice di commercio abrogato, e più chiaramente definito ora nel codice civile (art. 1908), di considerare l'indicazione della polizza sul valore della cosa come frutto di dichiarazione unilaterale dell'assicurato, e quindi di efficacia puramente indicativa e non vincolante per l'assicuratore, se non in caso di sua espressa accettazione. Il capovolgimento ora indicato ri-

sponde a peculiari esigenze della navigazione marittima, come dimostra il fatto che secondo questa direttiva si è da tempo orientata la prassi nazionale e internazionale dell'assicurazione della nave. Il capoverso dell'art. 515 poi, mentre segna un notevole passo innanzi della nostra legislazione, è inteso ad eliminare tutta una serie di controversie, che, sull'accertamento del valore della nave assicurata successivamente alla sua perdita o avaria, con notevole frequenza si presentano nella pratica degli affari.

326. — L'art. 516 concerne l'assicurazione delle merci e trova il suo immediato precedente nell'art. 612 del codice di commercio. Quest'ultimo articolo stabilisce che le cose caricate possono essere assicurate o per il loro prezzo di acquisto, con l'aggiunta delle spese di caricazione e del nolo, ovvero per il prezzo corrente nel luogo di destinazione al loro arrivo senza avarie, disponendo poi che, in difetto di pattuizione in proposito, si assume come valore assicurabile il maggiore dei due valori. L'art. 516 ha più che altro inteso precisare questa disposizione parlando anzichè di cose caricate, di merci, e ciò secondo la terminologia pratica corrente, e prevedendo come principale il criterio del valore delle merci all'arrivo. Ha di poi aggiunto, sulla scorta delle polizze, agli elementi di valutazione analitica delle merci una percentuale a titolo di profitto sperato ed il premio e le spese di assicurazione, nonchè precisato che del nolo deve tenersi conto nel computo del valore delle merci solo quando lo stesso è in rischio per il caricatore, e cioè dovuto o anticipato ad ogni evento.

327. — Nell'art. 517 ho disciplinato la circolazione dell'assicurazione delle merci. Il progetto 1940 nell'art. 411 prevedeva, in via generale, il passaggio dell'assicurazione nel caso di mutamento nella persona dell'interessato. Tale disposizione che, fissando l'evoluzione della pratica, veniva a sancire un principio opposto a quello tradizionale del nostro codice di commercio (art. 439), è stata ora introdotta nel codice civile per l'assicurazione in generale, sicchè la sua ripetizione nel codice della navigazione si è resa superflua. Tuttavia un aspetto particolare della circolazione del rapporto assicurativo, che era previsto dall'ultimo comma del citato articolo, mi è parso dovesse essere previsto dal codice: precisamente quello presentato dalla circolazione dell'assicurazione merci. Già sotto il regime del codice di commercio giurisprudenza e dottrina ritenevano non applicabile la disposizione dell'art. 439 all'assicurazione merci, ravvisandosi qui uno di quei casi di incompatibilità delle norme del codice sulle assicurazioni in generale con le assicurazioni marittime, previsti dall'art. 604. Ed infatti in pratica, specie per la diffusione sempre maggiore delle vendite documentali, l'assicurazione merci, anche se coperta da polizza nominativa, circola con la massima libertà di forme. Questa situazione l'articolo in esame ha inteso codificare.

Non ho riprodotto invece nel codice l'art. 414 del progetto 1940 sull'assicurazione in abbonamento. E' materia questa che non si presta ad una disciplina legislativa a causa della varietà di forme e di modalità che l'assicurazione in abbonamento presenta nella pratica.

328. — L'art. 518 che disciplina l'assicurazione dei profitti sperati dalle merci ha lo scopo di maggiormente precisare i limiti di tale assicurazione e soprattutto di dichiarare applicabili qui le norme dettate per l'assicurazione delle merci. Mediante tale rinvio, qui come per altre ipotesi previste nel codice, è stato possibile limitare di massima la previsione delle singole disposizioni alle sole assicurazioni della nave e delle merci, che sono le principali e quelle di maggior rilievo.

329. — Gli articoli 519 e 520 mirano a fissare le linee dell'assicurazione del nolo (inteso nella sua più lata accezione di corrispettivo di ogni contratto di utilizzazione della nave) partendo dalla distinzione tra nolo da guadagnare, cioè in rischio per il noleggiante, e nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, cioè in rischio per il noleggiatore. L'assicurazione del nolo da guadagnare segue la falsariga di quella della nave. Tuttavia due altre precisazioni sono parse particolarmente utili: quella della fissazione del nolo netto in una percentuale di quello lordo, da valere per il caso che le parti non abbiano disposto in proposito, e la presunzione che l'assicurazione riguarda il nolo lordo. Tale presunzione nel progetto 1940 (art. 416) era per il nolo netto, perchè si prevedeva come normale l'inclusione delle spese di armamento nell'assicurazione della nave. Essendo venuta a mancare, per i motivi sopra esposti, la detta previsione, la presunzione doveva venire capovolta.

Il nolo dovuto o anticipato ad ogni evento è una spesa sostenuta dal noleggiatore per far trasportare merci da un luogo ad un altro o per procurarsi il godimento di una nave. E' parso pertanto opportuno e logico precisare che all'assicurazione di questo nolo si applicano, nel primo caso, le norme dettate per l'assicurazione delle merci, nel secondo, quelle dettate per l'assicurazione della nave.

Non ho riprodotto, infine, gli articoli 418 e 419 del progetto 1940, dedicati rispettivamente all'assicurazione del nolo sperato ed a quella del prezzo di passaggio, essendomi sembrato per la prima sufficiente la generale previsione dell'assicurazione dei profitti sperati contenuta nel codice civile (art. 1905, secondo comma), e per la seconda adeguate le norme sull'assicurazione del nolo.

Con l'art. 520 il codice chiude la definizione delle cose assicurabili. Nel progetto invece altri tre articoli erano dedicati, rispettivamente, agli interessi assicurati: con l'assicurazione presa dal creditore, con quella della contribuzione in avaria comune e con quella del ricorso di terzi danneggiati da urto. La mancata riproduzione nel codice del primo di questi articoli è dovuta alla considerazione che la disposizione in esso contenuta, mentre per un verso aveva portata generale e comune a tutte le specie di assicurazioni di cose, per un altro non era strettamente necessaria in materia di navigazione marittima e interna. Le norme degli altri due articoli sono state invece collocate più oltre ove si tratta dell'indennità di assicurazione, per ragioni di maggior chiarezza e di connessione di materia.

330. — Quanto ai rischi della navigazione l'art. 521 conserva il sistema tradizionale di elencare, a titolo di esempio, un certo numero di rischi tra i più frequenti e tipici della navigazione, chiudendo poi l'elencazione con un'espressione riassuntiva e generale. Ciò corrisponde del resto alla natura della assicurazione, disciplinata dal codice, che è assicurazione contro tutti i rischi che si ricollegano alla navigazione, salvo quelli espressamente esclusi dai contraenti, nei singoli casi, o in via generale dalla legge, come fanno appunto gli articoli seguenti per le ipotesi di maggior rilievo.

331. — L'art. 522 rappresenta una novità rispetto al progetto 1940, che per la materia dell'aggravamento del rischio si rimetteva a quanto era disposto dal codice civile. Tale novità è dovuta al fatto che un più maturo esame della disciplina generale dell'aggravamento del rischio contenuta nel-

l'art. 1898 del codice civile, in rapporto con le peculiari situazioni che si presentano nella navigazione per acqua, ha fatto ritenere tale articolo nel nostro campo non applicabile, specialmente poi in considerazione della natura inderogabile attribuita alle disposizioni in esso contenute. Con l'art. 522 — che è invece, come espressamente sottolinea al suo inizio la precisazione « salvo patto contrario », di natura derogabile — si è tornati al regime dell'art. 432 del codice di commercio, salvo alcuni adattamenti a particoli situazioni dell'assicurazione marittima.

332. — Nell'art. 523, relativo al cambiamento di via, di viaggio o di nave, ho fuso l'ultima parte dell'art. 423 e l'art. 433 del progetto 1940. La formulazione di quest'ultimo articolo è stata capovolta, nel senso di considerare in via principale i sinistri dei quali l'assicuratore risponde, e poi completata con la previsione del cambiamento della nave, sulla quale le merci devono essere caricate, considerandosi le due distinte ipotesi di trasporto su navi di linea e su navi non di linea. Soltanto qualora si tratti di nave non di linea, se la polizza non contiene l'indicazione della nave, l'assicurato deve, appena ne viene a conoscenza, comunicare all'assicuratore il nome della nave sulla quale le merci sono caricate. Dalla formulazione della norma è poi anche risolta la questione dibattuta in giurisprudenza, se l'assicurazione *in quovis* prenda effetto sin dal momento in cui la merce è caricata a bordo della nave o da quello successivo della designazione della nave da parte dell'assicurato all'assicuratore. La formulazione dell'articolo esclude, infatti, che la designazione della nave costituisca una condizione sospensiva dell'assicurazione. Non mi è sembrato invece necessario riprodurre la disposizione della seconda parte del primo comma dell'art. 617 del codice di commercio, secondo la quale, nel caso di cambiamento di via, di viaggio o di nave per fatto dell'assicurato, l'assicuratore guadagna il premio se ha cominciato a correre i rischi. Tale ipotesi mi è sembrato che si possa senz'altro regolare secondo i principi fissati nel codice civile.

333. — L'art. 524, innovando all'art. 618 codice di commercio, consolida la prassi vigente per la quale l'assicuratore della nave risponde solo della colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, mentre l'assicuratore delle merci risponde anche della cosidetta baratteria. L'espressione baratteria però non è stata usata nell'articolo, e ciò in armonia con quanto si è fatto nella parte terza del codice, ove, seguendo criteri dogmaticamente più esatti, si è esclusa la baratteria come figura autonoma di reato. Infine si è completata la disposizione dell'art. 424 del progetto 1940, limitando, nell'ipotesi in cui il comandante e l'assicurato siano la stessa persona, la responsabilità dell'assicuratore della nave alla sola colpa nautica del comandante.

Mi è parso invece inutile mantenere l'art. 617, secondo comma, del codice di commercio, riprodotto nell'art. 425 del progetto 1940, che prevedeva la continuazione dell'assicurazione in caso di cambiamento del comandante, essendo divenuta questa nel traffico odierno una regola ovvia e pacifica.

334. — L'art. 525 pone per l'assicurazione della nave una norma di eccezione, da tempo ormai ammessa dalla pratica in contrasto col disposto del secondo comma dell'art. 615 del codice di commercio, il quale stabilisce — fissando un principio ora accolto nel codice civile (art. 1906) e che conserva, anche nel campo dell'assicurazione marittima, un valore generale — che l'assicuratore non risponde delle perdite e dei danni derivanti da solo vizio intriseco alla cosa assicurata. Il principio accolto nell'art. 525 risponde poi al più generale criterio dell'irresponsabilità dell'armatore per i vizi occulti della nave non scopribili con la normale diligenza. Non mi è parso invece necessario stabilire che l'assicuratore può provare il vizio anche contro le risultanze di certificati di visita o altri documenti rilasciati dal Registro italiano navale, perchè il codice provvede in via generale nell'art. 168 a fissare il valore probatorio di questi documenti.

335. — Sulla natura dell'assicurazione della contribuzione, regolata dall'art. 526, come di quella, prevista nell'articolo seguente, del ricorso di terzi contro l'armatore, si sono avute in giurisprudenza e in dottrina vivaci discussioni. Il codice ha risolto la questione nel senso di considerare tali assicurazioni come assicurazioni di responsabilità. Inoltre, con l'articolo in esame e con il seguente, il codice sottolineando quel carattere unitario dell'assicurazione marittima, cui sopra ho accennato, afferma in via di principio come normale per le ordinarie polizze di assicurazione marittima di cose la copertura dei rischi di contribuzione in avaria comune e del ricorso di terzi contro l'armatore.

L'art. 526, specie ove sia messo in relazione con il successivo art. 537, viene, infine, a risolvere, con la delimitazione del rischio di contribuzione, questioni vivamente dibattute in pratica. Tale articolo, stabilendo che l'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune (e tali somme comprendono la parte, a carico dell'assicurato medesimo, delle spese occorse per il regolamento delle avarie), apporta una deroga al regime generale del codice civile. Infatti l'art. 1917 di detto codice fa sopportare all'assicuratore una parte delle spese di giustizia e di quelle fatte in genere per la liquidazione del danno arrecato al terzo, quando queste, unite alla somma dovuta, superano la somma assicurata. L'art. 526 circoscrive in ogni caso la rispondenza dell'assicuratore entro i limiti del massimale di polizza.

Ho tuttavia rinunciato all'ulteriore precisazione, contenuta nel secondo comma del corrispondente art. 426 del progetto 1940 circa il momento del sinistro, per ragioni di coordinamento con la definizione, data dal codice civile, del sinistro nell'assicurazione di responsabilità.

336. — Dopo quanto ho detto nel numero precedente, resta da precisare la portata dell'art. 527. La limitazione in questo fatta della responsabilità dell'assicuratore al solo ricorso di terzi per danni da urto della nave con altra nave o con aeromobile ovvero contro opere di porti o di vie navigabili o contro corpi galleggianti o fissi, risponde alla prassi vigente e trova giustificazione nel fatto che a coprire gli altri rischi del ricorso di terzi l'armatore provvede, quando vi provvede, con separate assicurazioni.

Di un particolare chiarimento abbisogna l'ultimo capoverso dell'art. 527 che è stato aggiunto per meglio inserire il meccanismo dell'assicurazione nel sistema di limitazione del debito dell'armatore accolto nel codice. L'ipotesi che il capoverso prevede è quella che, contemporaneamente ad un danno sofferto dalla nave per un sinistro coperto dall'assicurazione ed il cui ammontare superi i quattro quinti del valore della medesima, si siano verificati in conseguenza di un urto danni a terzi implicanti una responsabilità dell'armatore. In tale ipotesi al debito dell'armatore si applica il limite inferiore previsto dall'art. 276, l'armatore è tenuto cioè a risarcire i danneggiati sino a concorrenza di un quinto del valore della nave all'inizio del viaggio. La situazione che ne deriva sul terreno assicurativo è questa: l'assicuratore deve risarcire,

per un verso, i danni materiali sofferti dalla nave e, per l'altro, quelli arrecati dalla nave ai terzi, e questi danni presi complessivamente vengono a superare il valore assicurabile della nave stessa. Si dovrebbe quindi far luogo ad una riduzione dell'indennità dovuta dall'assicuratore con conseguente scoperto a carico dell'assicurato. E questo scoperto sarebbe particolarmente grave (pari cioè ad un quinto del valore della nave) quando la nave fosse totalmente perduta. Ad evitare una simile conseguenza, il terzo comma dell'art. 527 fissa appunto la responsabilità dell'assicuratore oltre il limite del valore assicurabile della nave, ma non oltre il quinto di questo, per il caso che il danno, sofferto dall'assicurato per la contemporanea esistenza di avarie alla nave e di ricorso di terzi, superi il valore medesimo.

Non ho infine riprodotti nell'art. 527 il secondo e quarto comma del corrispondente art. 427 del progetto 1940, l'uno, prevedente uno scoperto di assicurazione obbligatorio per l'assicurato, perchè mi è parso di natura spiccatamente regolamentare, l'altro, relativo al momento del sinistro nell'assicurazione del ricorso, per le ragioni di coordinamento col codice civile, alle quali ho accennato nel numero precedente.

337. — L'art. 528, con il precedente art. 518, ha lo scopo di fissare le linee più salienti dell'assicurazione dei profitti sperati onde facilitarne l'inquadramento nella disciplina predisposta dal codice per quella delle merci.

338. — L'art. 529 è rivolto sopratutto ad eliminare il dubbio sulla natura dell'assicurazione del nolo da guadagnare, negando che essa sia assicurazione di un profitto, per configurarla invece come assicurazione del diritto del noleggiante al nolo. Viene così a riconoscersi che non ogni sinistro che colpisce la nave o le merci caricate costituisce un sinistro coperto dall'assicurazione del nolo, ma che tale è solo quello che produce la perdita o la riduzione del diritto al nolo; con la notevole conseguenza pratica che l'assicuratore del nolo non risponde dell'insolvenza del noleggiante, anche se conseguente ad un sinistro della navigazione.

339. — Conviene ora far brevemente cenno degli articoli del progetto 1940, relativi al rischio, che non sono stati riprodotti nel codice.

L'art. 430 del progetto non è stato mantenuto essendo stato soppresso, per le ragioni già esposte, l'art. 428 cui era collegato.

Con l'art. 431 il progetto aveva tentato di dare una definizione del rischio di guerra più aderente all'odierna realtà, che non fosse la definizione dell'art. 616 del codice di commercio. Ma i risultati pratici sarebbero stati di scarso rilievo, sopratutto perchè restavano senza disciplina le questioni più gravi e dibattute. La realtà è che la materia della assicurazione dei rischi di guerra mal si presta ad esser soddisfacentemente regolata in un codice, perchè è soggetta ad esser continuamente superata da eventi e da necessità contingenti. L'esempio dell'attuale guerra, che ha richiesto l'adozione di speciali provvedimenti, non solo per la regolamentazione dell'assicurazione in parola, ma addirittura per renderne possibile l'assunzione da parte delle imprese, è in proposito molto probante. Mi è sembrato pertanto opportuno non prevedere nel codice l'assicurazione dei rischi di guerra. Seguendo questo criterio, è poi risultata inutile la prima parte dell'art. 431 rivolta a riaffermare il principio, già fissato in via generale nel codice civile, che, salva convenzione in contrario, i rischi di guerra non sono a carico dell'assicuratore dei rischi ordinari.

Ho soppresso, infine, l'art. 432 del progetto relativo al caricamento sopra coperta, perchè mi è parso preferibile riservare alla regolamentazione delle polizze l'ipotesi in essa prevista.

340. — La materia della durata dell'assicurazione quale trovavasi regolata nell'art. 611 del codice di commercio abrogato viene più compiutamente disciplinata negli articoli 530-532.

Nell'art. 530 si precisa il disposto del secondo comma del citato art. 611 ponendo la regola che l'assicurazione a tempo ha effetto da una mezzanotte all'altra. Si aggiungono poi due nuove disposizioni, dirette l'una a fissare il criterio per il calcolo del tempo, l'altra a prevedere il prolungamento dell'assicurazione scaduta in corso di viaggio. Parimenti l'art. 531 meglio precisa e completa le previsioni del terzo comma dell'art. 611. L'articolo prevede infatti l'inclusione nell'assicurazione del tempo necessario per caricare e scaricare la nave ed, in relazione a questa, disciplina anche l'ipotesi di concorso di due successive assicurazioni; precisa inoltre che l'assicurazione stipulata a viaggio cominciato ha effetto dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalla mezzanotte del giorno della sua conclusione.

341. — Nei riguardi della durata dell'assicurazione delle merci infine l'art. 532 integra il corrispondente art. 611, 3° comma cod. comm., prevedendo una limitazione per il caso di giacenza delle merci su galleggianti nei luoghi di caricazione e di scaricazione.

Non ho invece riprodotto l'art. 438 del progetto 1940 relativo alla quarantena e all'ingombro del porto di destinazione, essendomi parso preferibile riservare questa materia alle polizze.

342. — Dei due comma dell'art. 626 del codice di commercio sull'avviso del sinistro, particolare alle assicurazioni marittime è solo il secondo; e questo è ora riprodotto nell'art. 533, che rinvia per la disciplina generale all'art. 1913 del codice civile. Ho invece soppressa la disposizione che si leggeva nel progetto 1940 circa l'equipollenza dell'intervento del commissario d'avaria nella constatazione del danno o nelle operazioni di salvataggio, all'avviso del sinistro dato all'assicuratore, perchè tale disposizione, mentre poteva portare a considerare il commissario d'avaria quale un rappresentante dell'armatore — e ciò contrariamente all'opinione prevalente e più esatta — d'altro lato non appariva del tutto necessaria dopo che, con l'art. 1915 del codice civile, la posizione dell'assicurato, che non adempie l'obbligo di avviso, è sufficientemente tutelata. Anzi può prevedersi che in relazione al disposto di tale articolo verrà a cessare la causa prima che sin'ora ha portato a numerose controversie giudiziarie circa la sufficienza o meno dell'avviso al commissario d'avaria.

343. — La disposizione dell'art. 629 del codice di commercio per la quale l'assicuratore deve rimborsare le spese di salvataggio sino a concorrenza del valore delle cose salvate, era stata da più parti criticata come troppo restrittiva, specie se posta in relazione con l'art. 436 dello stesso codice, per il quale le spese medesime sono a carico dell'assicuratore anche se eccedono la somma assicurata, con la sola limitazione che non siano state fatte inconsideratamente. Ed in tale ordine di idee, appunto, il progetto 1940 (art. 441) aveva estesa questa seconda disposizione.

Ma un'ulteriore disamina della questione ha fatto apparire come eccessiva e piena di pericoli questa estensione nell'articolo 534. Sicchè mi è parso più equo seguire una soluzione intermedia, la quale pure fissando, indipendentemente dal valore delle cose salvate, l'obbligo dell'assicuratore per le spese

di salvataggio, lo circoscriva all'ammontare della somma assicurata. La disposizione del secondo comma dell'art. 534, al pari di quella dell'art. 1914 codice civile — della quale costituisce un'eccezione — è inderogabile. Ciò implicitamente risulta dalla formulazione del comma stesso.

I rimanenti comma dell'art. 441 del progetto non sono stati invece riprodotti nel codice perchè le disposizioni in questi contenute sono passate nel codice civile.

344. — Si iniziano con l'art. 535 le disposizioni relative alla determinazione dell'indennità di assicurazione. Anche qui nella redazione definitiva del codice diversi articoli del progetto sono stati abbandonati, sia per ragioni di coordinamento col codice civile, sia per seguire il criterio già esposto di dettare nel codice solamente le disposizioni più caratteristiche e di maggior rilievo e portata. Per tali motivi appunto non sono stati riprodotti gli articoli 442, 446, 447, 449 del progetto 1940.

L'art. 535, stabilendo la riduzione dell'indennità per il beneficio derivante all'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio, risponde ad un principio di equità e codifica una pratica ormai generale. Non mi è invece sembrato opportuno mantenere il richiamo, fatto dall'art. 443 del progetto, agli usi per i criteri da adottare nel calcolo della detta differenza, in quanto non sembra che tali usi in realtà esistano.

345. — L'art. 536, formulato in guisa da precisare il disposto dell'art. 445 del progetto 1940, è diretto a risolvere la controversia, vivamente dibattuta in giurisprudenza e in dottrina, circa i limiti entro i quali l'assicuratore è tenuto a rispondere per un danno (avaria-danno o avaria-spesa) subito dall'assicurato in conseguenza di un atto di avaria comune. Seguendo l'opinione dominante ed in base alla precisa distinzione fatta dal codice tra atto d'avaria e contribuzione mi è parso opportuno porre a carico dell'assicuratore i detti danni per il loro intero ammontare, salva naturalmente per lui la possibilità di surrogarsi all'assicurato nei diritti a quest'ultimo spettanti verso gli altri partecipanti alla spedizione in conseguenza dell'eventuale ammissione dei danni a contribuzione. Con ciò discende dall'articolo la netta separazione che ai fini assicurativi deve farsi tra il danno prodotto dall'atto di avaria e la successiva sua ammissione a contribuzione: il danno di avaria comune si qualifica di per sè, per sue caratteristiche peculiari (in particolare quella di essere prodotto da un atto d'avaria), indipendentemente dall'effettiva sua ammissione o meno alla contribuzione.

346. — Per il calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per la quota di contribuzione in avaria comune posta a carico dell'assicurato è stato necessario risolvere diverse questioni (art. 537). Innanzitutto, posto che l'assicurazione della contribuzione è assicurazione di responsabilità, deve stabilirsi se ad essa sia applicabile o no, nel calcolo dell'indennità, la regola proporzionale. Risolto, in armonia con l'opinione prevalente, questo punto in senso affermativo, si deve stabilire quale sia il valore da assumere come valore di assicurazione. Tale valore è da fissare in quello che alla cosa viene attribuito ai fini della contribuzione, cioè il valore della cosa medesima al termine del viaggio contributivo, posto che (salvo casi marginali) questo corrisponde alla somma massima, che l'assicurato dovrà pagare a titolo di contribuzione. E ciò anche per il caso che tra assicuratore e assicurato sia intervenuta stima sul valore della cosa assicurata. Neppure in detta ipotesi infatti è possibile sottrarsi a quell'esigenza della rivalutazione della cosa contribuente, che necessariamente deve farsi per stabilire la partecipazione della cosa stessa alla ripartizione del danno d'avaria comune. Infine, posto che il danno, che l'assicuratore deve risarcire, è dato dalla quota di contribuzione messa a carico dell'assicurato dal regolamento d'avaria, si rende necessario, per ragioni di pratica speditezza e per evitare controversie, stabilire che il regolamento medesimo fa stato anche nei confronti dell'assicuratore, se quest'ultimo è stato tempestivamente messo dall'assicurato nella condizione di poter intervenire nel procedimento di liquidazione o nella stipula del chirografo d'avaria. Naturalmente poi se il regolamento in sede assicurativa fa stato nei riguardi dell'ammontare del danno da risarcire, deve far stato anche per la valutazione in esso compiuta degli elementi in base ai quali il danno stesso è stato calcolato, e quindi in primo luogo del valore contributivo della cosa assicurata, che è quanto dire del valore di assicurazione. Ma quest'ultima precisazione non mi è parso necessario introdurre nel codice.

347. — Alcuni dei problemi sopra esposti sorgono anche per il calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore nel caso di ricorso di terzi danneggiati da urto contro l'armatore. Pure qui infatti, benchè si tratti di assicurazione di responsabilità, nel calcolo dell'indennità è applicabile la regola proporzionale. Sotto diverso aspetto però si presenta il problema relativo alla determinazione del valore assicurabile. Come tale sembra necessario assumere lo stesso valore che è stabilito per l'assicurazione dei danni materiali che possono colpire la nave, cioè secondo la regola, il valore di stima di quest'ultima. Questo anche se, con il sistema di limitazione del debito dell'armatore accolto dal codice, la somma che l'armatore medesimo può essere tenuto a pagare al terzo danneggiato da urto è sempre inferiore (anche nel suo limite massimo) al valore della nave all'inizio del viaggio (valore che nel codice, ai fini del procedimento di limitazione, è previsto coincidere con quello della nave, stimato nella polizza di assicurazione). Non sarebbe infatti equo far sopportare all'assicuratore per intero tali danni anche quando l'assicurato ha contratto un'assicurazione parziale.

Qui inoltre si appalesa la necessità di considerare anche l'assicurazione del nolo da guadagnare non tanto per affermare che il valore di assicurazione è per questa dato dall'ammontare lordo del nolo — ciò che già risulta dal fatto che tale ammontare coincide con il limite fissato dal codice, con riguardo al nolo, al debito dell'armatore — quando piuttosto per sottolineare che l'assicuratore della nave (come pure quello del nolo) non risponde delle somme dovute dall'armatore al terzo danneggiato per il loro intero ammontare, ma solo nella proporzione in cui la nave e il nolo rispettivamente concorrono alla formazione del limite complessivo del debito dell'armatore. A tutto ciò provvede l'art. 538.

348. — L'art. 539 riproduce l'art. 624 del codice di commercio, limitatamente però alla seconda parte, che sola è parsa rilevante. Inoltre ho precisato nell'articolo che le somme, che l'assicurato deve imputare in conto dell'indennità, sono quelle già ricevute dall'assicuratore per sinistri precedenti, ma sempre che questi si siano verificati nel corso dello stesso viaggio. La precisazione, oltre che all'equità, risponde ad una prassi ormai consolidata.

349. — Non ho riprodotto nel codice gli articoli del progetto 1940 relativi alle paghe e al mantenimento dell'equipaggio nonchè alle spese di rimorchio e di combustibile fatte in occasione di riparazioni di avarie sofferte dalla nave in seguito ad un sinistro (art. 442); all'indennità dovuta all'assicuratore dei profitti sperati in relazione agli eventuali ricuperi

di valore delle merci (art. 446) ed a quella dovuta dall'assicuratore del nolo in relazione alle spese risparmiate ed ai noli guadagnati dall'assicurato per avere avuta a disposizione la nave prima del tempo previsto (art. 447); al pagamento dell'indennità di assicurazione (art. 449).

Il contenuto della disposizione dell'art. 442 del progetto mi è parsa infatti di natura regolamentare e come tale da riservare alle polizze. Gli articoli 443 e 444 invece non sono che applicazioni intuitive del principio indennitario che presiede a tutta l'assicurazione contro i danni. Dell'art. 449 infine, il primo comma, che, riproducendo una disposizione del codice di commercio (art. 631), dava all'assicuratore un termine di trenta giorni per il pagamento, è risultato superato dalla pratica.

350. — Nonostante i dubbi più volte manifestati sulla vitalità dell'istituto dell'abbandono e malgrado le ripetute controversie cui lo stesso ha dato luogo, v'è in favore del suo mantenimento il rilievo che la pratica non lo ha bandito dalle polizze (come avrebbe potuto fare), ma si è semplicemente limitata a circoscrivere e meglio precisare i sinistri per i quali è ammessa la liquidazione per abbandono. Di tale realtà e di altre precisazioni che la dottrina aveva suggerite ho tenuto conto nel formulare gli articoli 540, 541 e 542, i quali, a differenza del codice di commercio (articoli 632 e segg.), contemplano separatamente i casi di abbandono della nave, delle merci e del nolo. Nell'art. 540, lettera *a*) sono riunite l'ipotesi di perdita totale della nave e quelle di innavigabilità o irreparabilità assolute della medesima (previste nei nn. 1 e 5 dell'art. 632 cod. comm.) perchè sostanzialmente identiche. Nella lettera *b*), diversamente dalla lettera *a*) dell'art. 450 del progetto e dall'art. 633 del codice di commercio, si sono fatti coincidere i termini dell'abbandono per mancanza di notizie con quelli fissati dal codice medesimo (art. 162) per la presunzione di perdita della nave.

351. — L'art. 541 mantiene l'abbandono delle merci per i casi che erano previsti dal codice di commercio, ma introduce una innovazione alla lettera *c*), per il caso di un sinistro alla nave che non colpisca anche le merci, inserendo una distinzione tra merci deperibili e merci non deperibili, allo scopo di fissare un termine più breve per l'abbandono delle prime.

L'art. 542 sull'abbandono del nolo è nuovo. Nel disciplinarlo sono partito dal concetto che i sinistri maggiori della nave o delle merci non portano sempre come conseguenza la perdita totale del diritto al nolo. Potrebbe obiettarsi che quando vi è perdita totale non si vede che cosa possa venire abbandonato, ma anche in tal caso l'abbandono ha una sua particolare ragione di essere, perchè con esso passano all'assicuratore le azioni di ricupero eventualmente spettanti all'assicurato verso terzi (art. 545). Non mi è sembrato invece di dover regolare l'abbandono del nolo per perdita dei tre quarti, in quanto questo (se non si riduce ad un'operazione contabile sulla differenza) avrebbe per effetto di addossare all'assicuratore un rischio da lui non coperto: quello della insolvenza del debitore del nolo per il quarto da quest'ultimo dovuto.

352. — Due articoli del progetto 1940 non sono stati riprodotti. L'art. 453 (art. 633, secondo e terzo comma cod. comm.), relativo al momento nel quale si presume perita la nave per mancanza di notizie, è stato assorbito dall'art. 162 del codice. L'art. 454 sull'abbandono nel caso di assicurazione dei rischi di guerra è stato soppresso perchè il codice non ha regolato l'assicurazione di tali rischi.

353. — Nei confronti dell'art. 637 del codice di commercio ho precisato, in via generale nell'art. 543, che l'abbandono deve essere fatto per iscritto. Ciò sopratutto in relazione a quanto nello stesso articolo è disposto circa le forme nelle quali la dichiarazione di abbandono deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore. Per il caso però che si tratti di abbandono di nave si sono fatte salve le più rigorose forme stabilite dal codice per l'alienazione della nave. Del pari ho precisato il modo nel quale la dichiarazione deve essere comunicata all'assicuratore, ed in proposito, tenuto conto della maggior portata che di regola ha l'abbandono della nave, si è stabilito che per questo la dichiarazione deve essere notificata all'assicuratore, intendendosi con ciò prescrivere (art. 137 nuovo cod. proc. civ.) la consegna di copia della dichiarazione a mezzo di ufficiale giudiziario. Per i rimanenti casi mi è invece parso sufficiente che la dichiarazione sia portata a conoscenza dell'assicuratore con lettera raccomandata.

354. — Quanto al termine entro il quale l'abbandono deve essere fatto, seguendo una tendenza generale, che risponde alla moderna realtà dei traffici, ho abbreviati i vari termini fissati dall'art. 637 del codice di commercio. Inoltre mi è parso opportuno fissare come momento, dal quale il termine comincia a decorrere, quello del sinistro, per il rilievo che l'assicurato di regola ha di questo notizia appena esso si verifica. Tuttavia, per i casi marginali, si è fatta salva all'assicurato la possibilità di provare che egli ha avuto notizia del sinistro solo posteriormente al verificarsi di questo. Per l'ipotesi infine di perdita presunta della nave, prevista dall'art. 633 del codice di commercio, non è stata necessaria una separata disciplina, essendovi la possibilità di presupporre quella generale dell'art. 162 del nuovo codice. Tale articolo fissa infatti dopo quanto tempo dall'ultima notizia la nave si presume perita, ed il successivo art. 163 stabilisce che trascorso detto tempo la nave viene cancellata dal registro d'iscrizione. A tale fatto della cancellazione, qui come in altri articoli del codice, è sembrato opportuno far riferimento come ad un momento certo e a tutti noto e quindi preferibile a quello al quale risale l'ultima notizia della nave, accolto dal codice di commercio.

355. — L'art. 544 riproduce con lievi ritocchi formali il secondo e terzo comma dell'art. 638 del codice di commercio.

356. — Il primo comma dell'art. 545 riproduce il primo comma dell'art. 639 del codice di commercio. Innova invece al regime accolto dal secondo comma di questo la rimanente parte dell'art. 545. Per l'art. 639, secondo comma, l'abbandono comprende «soltanto le cose che formano oggetto dell'assicurazione e del rischio». Sembra quindi escluso che con l'abbandono si trasferiscano all'assicuratore gli eventuali diritti, che, con riguardo alle cose abbandonate, possono spettare all'assicurato verso i terzi. Ne discende che tali diritti, ove esistano, l'assicuratore può esercitare solo in surroga dell'assicurato (art. 438 cod. comm.). Tale situazione mi è parsa contraria a quella definitiva e radicale sistemazione di rapporti tra assicurato e assicuratore cui l'abbandono conduce. Sicchè ho creduto conveniente disporre espressamente che con l'abbandono, oltre alla proprietà delle cose assicurate, passano all'assicuratore anche i diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso terzi. Nel terzo comma dell'art. 545 è infine disciplinata l'ipotesi, non prevista dal codice di commercio, di abbandono di cose coperte parzialmente da assicurazione.

357. — Sono stati riuniti nell'art. 546 gli articoli 459 a 461 del progetto 1940. Rispetto all'art. 640 del codice di commercio, la cui interpretazione ha dato luogo a vive discussioni, l'art. 546 fissa un termine entro il quale l'assicuratore può contestare la validità dell'abbandono. Trascorso tale ter-

mine senza impugnazioni, ovvero riconosciuta giudizialmente la validità dell'abbandono, questo produce l'effetto dal punto di vista assicurativo più saliente: quello di rendere esigibile per l'assicurato l'indennità per perdita totale. L'altro effetto, quello del trasferimento della proprietà delle cose assicurate, non segue invece immediatamente. Accogliendo infatti i suggerimenti da più parti pervenuti e sulla base della considerazione che l'assicuratore, quando ha pagato l'intera indennità, ha adempiuto all'obbligo assunto con il contratto di assicurazione e che quindi è equo lasciare a lui la possibilità di non divenire proprietario delle cose assicurate, l'art. 546 fissa un termine di dieci giorni da quello in cui la validità dell'abbandono è divenuta incontestabile, perchè l'assicuratore dichiari se vuole o no profittare dell'abbandono. Trascorso questo termine, se l'assicuratore non ha manifestato la sua volontà di non divenire proprietario delle cose abbandonate, queste si trasferiscono a lui con effetto dal giorno della notificazione dell'abbandono.

Quanto alla forma della predetta dichiarazione dell'assicuratore sono stati seguiti gli stessi concetti che hanno ispirato l'art. 543.

358. — L'art. 924 del codice di commercio, che aveva dato luogo a numerose controversie, è stato modificato dall'art. 2952 del codice civile. La disciplina, in questo ultimo articolo prevista, si adatta pienamente anche alle assicurazioni, con due precisazioni. La prima riguarda il momento iniziale della prescrizione del diritto dell'assicurato a conseguire l'indennità. In proposito l'art. 924, terzo comma, del codice di commercio fissava diversi criteri a seconda che si trattasse di assicurazione a tempo o a viaggio e per il caso di perdita presunta della nave. La diversa e maggiore rapidità con la quale oggi si trasmettono le notizie mi hanno fatto apparire come eccessiva la previsione del codice di commercio, e sufficiente invece fissare il momento iniziale della prescrizione in quello del sinistro, con la salvezza però per l'assicurato di provare che la notizia del medesimo gli è pervenuta in un momento successivo. Per la perdita presunta di nave, per le ragioni già dette, ho accolto come momento iniziale quello della cancellazione della nave dal registro di iscrizione.

La seconda precisazione attiene alla risoluzione della questione volta a stabilire se l'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità assicurativa, mediante abbandono, interrompa la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità di avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro. La questione, secondo le conclusioni cui è pervenuta in più casi la Corte suprema di cassazione, è stata risolta in senso affermativo.

TITOLO VII.

DEI PRIVILEGI E DELLA IPOTECA.

359. — La parte del codice di commercio relativa all'ipoteca ed ai privilegi marittimi è stata di recente ampiamente rimaneggiata con il decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1816 (convertito in legge 31 dicembre 1928, n. 3055), che ha tradotto nel nostro diritto interno la Convenzione di Bruxelles 10 aprile 1926 per l'unificazione di alcune regole in materia di privilegi e di ipoteche marittimi.

Scopo della Convenzione, frutto di venticinque anni di discussioni e di studi, come del decreto-legge 1928, è stato precipuamente quello di limitare il numero dei privilegi sulla nave e sul nolo, onde rafforzare il credito marittimo garantito da ipoteca. Delle tredici categorie di crediti privilegiati sulla nave, stabilite dall'art. 675 cod. comm., il decreto-legge 1928, sulla guida della Convenzione, ha così mantenuti, come diceva la relazione del ministro per le comunicazioni alla Camera dei deputati, che ne accompagnò la presentazione per la conversione in legge, solo quelli che per la loro causa sono parsi meritevoli di speciale protezione. Subito dopo tali crediti privilegiati viene a collocarsi il credito garantito dall'ipoteca.

Ma per l'ipoteca la Convenzione di Bruxelles non conteneva particolari previsioni, e ciò per i suoi scopi limitati e per le differenze che in materia esistono nelle varie legislazioni. Il decreto-legge 1928 invece ha ritenuto opportuno rivedere anche per questa materia il regime del codice di commercio, allo scopo sopratutto di chiarirne e di precisarne alcuni punti.

Pertanto la situazione preesistente al codice della navigazione era le seguente: del codice di commercio erano rimaste in vigore le disposizioni generali sui privilegi e quelle relative ai privilegi sulle cose caricate; i privilegi sulla nave e sul nolo nonchè l'ipoteca erano regolate dal decreto-legge 1928. Di fronte a ciò, e sopratutto in considerazione che non era conveniente toccare nella sostanza il decreto-legge 1928, frutto come si è detto di lunghi e faticosi studii e discussioni, nel redigere il presente titolo del codice mi sono limitato a ricercare un miglior coordinamento tra la parte del codice di commercio rimasta in vigore e il decreto-legge 1928. Inoltre, come sarà chiarito a proposito dei singoli articoli, ho curata una più esatta e precisa formulazione delle disposizioni del decreto-legge 1928, che troppo risentivano, specialmente nella terminologia, della loro derivazione da una convenzione internazionale, cercando in pari tempo di eliminare alcuni dubbi ed incertezze di interpretazione che l'applicazione del decreto-legge 1928 aveva rivelati. Infatti, per ragioni sistematiche ho spostato alcuni articoli del decreto-legge 1928 in altre parti del codice, mentre altri articoli dello stesso decreto sono stati aboliti per ragioni di coordinamento con il libro della tutela dei diritti del nuovo codice civile.

CAPO I.

Dei privilegi.

360. — Ho mantenuto negli articoli 548 a 551, con alcune innovazioni, le disposizioni degli articoli 666-670 del codice di commercio, applicabili tanto ai privilegi sulla nave e sul nolo quanto a quelli sulle cose caricate. Così l'art. 548 ripete il disposto dell'art. 666 (art. 1, decreto-legge 1928), salvo il riferimento finale di questo ai privilegi « sui mobili stabiliti dal codice civile » che è sembrato superfluo specie nei confronti della più organica disciplina della materia dei privilegi data ora dal codice civile. L'art. 549 ripete l'art. 667 (art. 2, decreto-legge 1928) senza innovazioni.

L'art. 668 del codice di commercio relativo alla surrogazione del creditore privilegiato perdente era stato criticato per la sua iniquità, derivante dall'aver l'articolo riprodotto l'articolo 2011 del codice civile 1865, amputandone però una parte. Infatti mentre l'art. 2011 mantiene fermo tra l'evitto e gli altri creditori l'ordine di preferenza, l'art. 668 contempla una successione pura e semplice nel grado dell'evincente, senza rispettare l'ordine di preferenza tra l'evitto e gli altri creditori. Ad evitare ciò l'art. 550 si uniforma alla disposizione del codice civile che ha sostituito quella dell'art. 2011 del codice del 1865, e stabilisce espressamente che la surroga del creditore perdente nel privilegio spettante al creditore soddisfatto avviene nei confronti degli altri creditori secondo l'ordine dei rispettivi privilegi. Il primo comma del-

l'art. 669 del codice di commercio non è stato riprodotto tra le disposizioni generali, essendo diversi i criteri adottati per il concorso tra i creditori privilegiati sulla nave e sul nolo e quello tra i creditori privilegiati sulle cose caricate. Del pari si è omesso il secondo comma di detto articolo essendo l'estensione del privilegio alle spese ordinarie per l'intervento nel processo di esecuzione e agli interessi dovuti per l'anno in corso alla data del pignoramento e per quelli dell'anno precedente, prevista in via generale dal codice civile.

Infine con l'art. 551 si è generalizzata la disposizione dell'art. 670 del codice di commercio ad ogni trasferimento del credito privilegiato, indipendentemente cioè dall'essere questo incorporato in un titolo all'ordine.

361. — L'art. 552 riproduce con miglioramenti, nella maggior parte di forma, l'elencazione dei privilegi sulla nave e sul nolo dell'art. 4 decreto-legge 1928.

Nel proemio si usa la dizione più esatta di pertinenze anzichè di accessori della nave. Nel n. 1, si chiarisce la locuzione dell'art. 4, n. 1 del citato decreto-legge « le spese di giustizia dovute allo Stato e le spese fatte nell'interesse comune dei creditori per la conservazione della nave o per giungere alla vendita o alla distribuzione del prezzo », che ha dato luogo a difficoltà di interpretazione, precisando che si tratta sempre di spese di giustizia dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulla nave o per il processo di esecuzione. Nel n. 2, tornando al sistema della Convenzione, si sono collocati i crediti derivanti dal contratto di arruolamento o dal contratto di lavoro del personale della navigazione interna, mentre si sono retrocessi al n. 3 i crediti per somme anticipate dall'autorità amministrativa e quelli per contributi dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza, che non figurano nella Convenzione. I nn. 4 e 5 ripetono il disposto dei nn. 3 e 4 del decreto-legge 1928. Il n. 6 infine precisa in alcuni punti il n. 5 del decreto-legge 1928, in particolare si parla di comandante armatore anzichè proprietario della nave, in relazione alla precisa distinzione fatta dal codice tra proprietà e armamento della nave; si toglie la precisazione che i contratti debbono essere stipulati e le operazioni eseguite dal comandante fuori del porto di iscrizione, dal momento che il codice ha già in altra parte precisati i poteri del comandante medesimo; si sostituisce la locuzione « bisogni effettivi della conservazione della nave » con quella più esatta di « esigenze della conservazione della nave »; infine si torna alla Convenzione parlando di crediti « per le esigenze della conservazione della nave *ovvero* per la continuazione del viaggio » anzichè « di bisogni effettivi della nave *e* della continuazione del viaggio » come dice il n. 5 del decreto-legge 1928.

362. — La precisazione che i privilegi si estendono alla nave e alle sue pertinenze, fatta nell'articolo 552, ha consentito di non riprodurre l'art. 5 del decreto-legge 1928. La definizione ed il regime delle pertinenze della nave sono infatti posti in via generale dal codice negli articoli 246 a 248.

L'art. 6 del decreto-legge 1928, riproducendo una finzione di marca prettamente straniera che è nella Convenzione, elenca una serie di somme ed indennità, spettanti al proprietario della nave in caso di perdita e di avarie di questa, da considerare come accessorii della nave o del nolo ai fini del privilegio. L'estensione dei privilegi marittimi alle somme e indennità ora ricordate è dall'art. 553 considerata invece sotto il più esatto profilo di ipotesi di surrogazione dell'indennità alla cosa perduta o deteriorata, e come tale disciplinata. Inoltre l'art. 553 non prevede le dette somme e indennità come spettanti « al proprietario della nave », secondo quanto dispone l'art. 6 decreto-legge 1928, perchè tale precisazione nel codice, che nettamente distingue tra proprietario e armatore della nave, avrebbe costituito una limitazione non logica, e che non è nella Convenzione nè nel decreto-legge 1928, ove l'espressione proprietario è usata come equivalente di quella di proprietario-armatore.

Il terzultimo comma dell'art. 6 decreto-legge 1928 è caduto, facendo esso richiamo ad un sistema di limitazione della responsabilità (del debito) dell'armatore che il codice non ha accolto. Nè per altro verso, mi è apparso necessario menzionare il prezzo di passaggio accanto al nolo, dal momento che la parola nolo è già a questo proposito usata nel senso lato e tradizionale di corrispettivo di ogni contratto di utilizzazione della nave.

L'ultimo comma dell'art. 553 riproduce poi il penultimo comma dell'art. 6 decreto-legge 1928. E' così mantenuta quell'esclusione dell'indennità di assicurazione dalle indennità vincolate al pagamento dei creditori privilegiati, che costituisce un'eccezione alla regola generale, necessaria nel diritto della navigazione per la tutela dei creditori ipotecari.

363. — L'ultimo comma dell'art. 6 del decreto-legge 1928 contiene una disposizione d'eccezione a favore dei componenti dell'equipaggio che non ha niente a che fare con le ipotesi previste dai rimanenti comma dell'art. 6 e che pertanto è prevista a parte nell'art. 554.

364. — Gli articoli 555 e 556 riproducono rispettivamente gli articoli 8 e 7 del decreto-legge 1928. L'inversione di detti articoli è stata consigliata dalla considerazione che è più logico prevedere prima la gerarchia generale dei crediti privilegiati sulla nave e sul nolo (e ciò sulla base del viaggio durante il quale gli stessi sono sorti) e di poi il grado, che, sulla base di questa, spetta al singolo credito nei confronti dei rimanenti. Nel secondo comma dell'art. 556 ho poi conglobato il disposto della seconda parte dell'art. 661 del codice di commercio, che però ho generalizzato a tutte le ipotesi previste dal n. 5 dell'art. 552, per le quali soccorre un'identica *ratio*.

Non ho invece riprodotto l'art. 9 del decreto-legge 1928, che faceva salva la disposizione dell'art. 509 del codice di commercio, secondo la quale, sotto pena della perdita del grado del privilegio, il titolo del prestito a cambio marittimo o il documento comprovante le altre operazioni eseguite dal comandante in corso di viaggio per i bisogni della nave dovevano essere trascritti nel registro d'iscrizione della nave e annotati sull'atto di nazionalità. L'art. 307 del codice non ha infatti mantenuta la disposizione dell'art. 509, sicchè nel regime dal codice stesso instaurato i privilegi non sono sottoposti ad alcuna pubblicità.

365. — Sono stati riuniti nell'art. 557 con miglioramenti di forma gli articoli 3 e 10 del decreto-legge 1928.

366. — Gli articoli 558 e 559 riproducono rispettivamente gli articoli 12 e 11 del decreto-legge 1928. Anche qui l'inversione nell'ordine dei due articoli mi è parsa rispondente ad un più esatto criterio sistematico. Si considerano infatti prima le cause normali e proprie di estinzione del privilegio e di poi quelle anormali, perchè non afferenti direttamente al privilegio. Per tale ragione l'estinzione del privilegio per estinzione del credito, che nel decreto-legge 1928 è riunita a quelle di vendita della nave (art. 11, proemio), viene riunita nell'articolo 558 con le cause di estinzione del privilegio per decorso del termine.

Nell'art. 558, nell'indicare il momento dal quale decorre per i diversi crediti il termine di estinzione, ho mantenuti

i criteri dell'art. 12 del decreto-legge 1928, aggiungendovi solo la particolare previsione della decorrenza del termine per il privilegio dei crediti derivanti dal contratto di arruolamento o dal contratto di lavoro del personale della navigazione interna. Gli ultimi due comma dell'art. 558, riproducono poi quelli corrispondenti dello stesso art. 12 con lievi ritocchi formali.

Nell'art. 559, tolto, per le ragioni ora dette, il proemio dell'art. 11 del decreto-legge 1928, ho coordinata l'ipotesi di vendita giudiziale della nave con quanto il codice dispone per il procedimento di esecuzione forzata, mentre nel caso di vendita volontaria ho tolta l'ultima parte della lettera *b*) dell'art. 11 in armonia col sistema seguito di non sottoporre i privilegi ad alcuna forma di pubblicità. Infine non è riprodotto l'ultimo comma dell'art. 11 che è parso un'ovvia applicazione di principii.

367. — L'art. 560 riproduce dell'art. 14 del decreto-legge 1928 solo l'eccezione da questo prevista nella seconda parte. Non è infatti sembrata necessaria l'affermazione generale, della quale nessuno potrebbe dubitare, che, per il peculiare carattere dei privilegi sulla nave, la nave risponde anche per crediti che sono stati posti in essere da un armatore non proprietario.

368. — La materia dei privilegi sulle cose caricate, quale è regolata dal codice di commercio, viene coordinata con la disciplina dei privilegi sulla nave e sul nolo data dal decreto-legge 1928 e accolta dal codice.

E' da osservare anzitutto che tale coordinamento ha inciso sopra l'ordine dei privilegi stabiliti dall'art. 671 del codice di commercio. Non è parso infatti che ricorressero per i privilegi sulle cose caricate ragioni idonee a giustificare una gerarchia diversa da quella fissata dall'art. 552. Così, poste al n. 1 le spese di giustizia dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione, sono collocati nel n. 2 dell'art. 561 i diritti doganali sulle cose nel luogo di scaricazione, che nell'art. 671 del codice di commercio sono invece collocati nel n. 3 dopo le spese e i compensi di assistenza e salvataggio. Il n. 3 riunisce i nn. 2 e 6 dell'art. 671, perchè ho ritenuto (come per il corrispondente n. 4 dell'art. 552) che la stessa *ratio* giustifichi il privilegio accordato alle indennità e ai compensi di assistenza e di salvataggio e quello dato alle somme dovute per contribuzione alle avarie comuni. Al n. 4 sono riuniti i crediti previsti dai nn. 4 e 5 dell'art. 671, per i quali identica è la causa del privilegio. Al n. 5 infine si riproduce il n. 8 dell'art. 671. Non ho ritenuto invece di dovere mantenere il n. 7 di detto articolo relativo ai premi di assicurazione, perchè alle generali ragioni, che hanno portato il decreto-legge 1928 ad escludere tali crediti da quelli privilegiati, si aggiunge qui l'altra che il premio dell'assicurazione delle cose caricate è di regola pagato anticipatamente. Il n. 9 dell'art. 671 prevede, come privilegiati, il prestito a cambio marittimo e quello con pegno sulle cose caricate. La prima parte della norma non è riprodotta nel codice data l'abolizione da questo fatta del prestito a cambio. Quanto ai crediti garantiti da pegno sulle cose caricate la loro elencazione tra i crediti privilegiati risponde allo stesso concetto, dogmaticamente inesatto, che aveva fatto collocare il pegno nel n. 6 dell'art. 1958 del codice civile 1865 tra i privilegi speciali sui mobili. Rettificato ora tale concetto nel nuovo codice civile, i crediti garantiti da pegno sulle cose caricate non sono inclusi dal nostro codice tra quelli privilegiati. Ma un altro problema di coordinamento il codice ha dovuto risolvere. Per il nuovo codice civile il privilegio speciale sui mobili non può esercitarsi in pregiudizio del creditore pignoratizio, salvo che la legge non disponga altrimenti. Ne consegue che, nel silenzio del codice, i crediti garantiti da pegno sulle cose caricate passerebbero innanzi a quelli privilegiati ai sensi dell'art. 561. Ma tale conclusione non è parsa conforme alla *ratio* che giustifica i privilegi marittimi e, al pari di quanto è disposto per l'ipoteca sulla nave, espressamente ho stabilito nell'ultimo comma dell'art. 561 che i crediti in esso indicati hanno prelazione su quelli garantiti da pegno.

369. — L'art. 562 generalizza la disposizione del codice civile, che prevede la surrogazione dell'indennità di assicurazione alla cosa perduta o deteriorata. Nel caso di cose trasportate con nave è infatti da tener conto di altre indennità, oltre quella di assicurazione, che vengono a surrogarsi alla cosa perduta o avariata, in particolare delle somme dovute per contribuzione alle avarie comuni. Quanto poi ai rapporti tra l'art. 562 e l'art. 553 è da osservare che nel primo non è stata mantenuta l'esclusione, fatta dal secondo, delle indennità di assicurazione, perchè per le cose caricate non ricorre la ragione che tale esclusione giustifica per i crediti privilegiati sulla nave e sul nolo, a favore di quelli ipotecari.

370. — L'art. 563 in tema di graduazione e concorso dei privilegi è coordinato con l'art. 556 (art. 8 decreto-legge 1928). Non è stato invece necessario riprodurre l'art. 555 perchè i crediti qui considerati sono tutti relativi ad uno stesso viaggio.

Quanto alla sostanza dell'art. 563, dopo l'affermazione di massima del primo comma, si precisa che i crediti indicati nei nn. 3 e 5 dell'art. 561 sono graduati nella rispettiva categoria nell'ordine inverso delle date in cui sono sorti, e ciò seguendo il criterio già adottato dall'art. 556 per i crediti previsti nei nn. 4 e 6 dell'art. 552, che corrispondono a quelli in esame. Per i rimanenti crediti dell'art. 563 la preferenza è determinata secondo il criterio del porto nel quale sono sorti, posto dall'art. 669 del codice di commercio, come criterio di preferenza nell'ambito di ciascuna categoria.

371. — L'art. 564 riproduce, migliorandone la formulazione, l'art. 672, primo comma, del codice di commercio.

CAPO II.

Della ipoteca.

372. — L'innovazione apportata dal decreto-legge 1928 al codice di commercio, chiamando ipoteca quello che per quest'ultimo era pegno sulla nave, mentre risponde alle esigenze di una più esatta definizione dell'istituto — dalla dottrina ripetutamente richiesta — in realtà rappresenta un miglioramento di natura quasi solo formale, perchè già nel codice di commercio il c. d. pegno su nave era una vera e propria ipoteca, come tra l'altro dimostrava l'abolizione del custode della nave operata dal detto codice nei confronti di quello del 1865.

L'art. 15 del decreto-legge 1928 stabilisce che sulla nave può costituirsi solo ipoteca volontaria: esclude cioè l'ipoteca giudiziale e quella legale. L'esclusione risponde alla tradizione, nonchè a reali esigenze pratiche. Già dalle disposizioni del codice di commercio sul c. d. pegno di nave derivava infatti che l'ipoteca su nave non poteva essere che volontaria; mentre, dal lato pratico, la limitazione risponde alla necessità di sviluppare e facilitare il credito navale, come esaurientemente spiega la relazione, presentata alla Camera dei deputati dal ministro per le comunicazioni, per la conversione in legge del decreto-legge 1928. La disposizione dell'art. 15 è stata perciò riprodotta dall'art. 565.

Quanto alla forma dell'atto di concessione dell'ipoteca l'art. 15 pone evidentemente insieme (come risulta dalla previsione in esso fatta della scrittura privata riconosciuta giudizialmente) i requisiti per la validità dell'atto e quelli per la sua pubblicità. Il codice invece tiene distinti i due aspetti e nell'art. 566 disciplina solo quelli necessarii per la validità dell'atto.

Le disposizioni del secondo e terzo comma dell'art. 15 infine sono state trasferite nella parte del codice che regola la comproprietà.

373. — L'ipoteca su nave in costruzione è disciplinata dall'art. 16 del decreto-legge 1928. Tale articolo ha dato luogo a dubbi sul punto relativo al momento nel quale l'ipoteca può essere costituita in relazione specialmente col divieto sancito dall'art. 1977 del codice civile 1865. Non è qui il caso di accennare agli estremi della questione. Basterà ricordare che ora, per il nuovo codice civile, l'ipoteca su beni futuri può essere validamente iscritta solo quando la cosa è venuta ad esistenza. Ma questa disposizione è sembrata inadeguata nel campo marittimo, ove l'ipoteca di regola serve per garantire il finanziamento, e quindi la possibilità stessa di imprendere la costruzione della nave. Per tali ragioni è parso opportuno stabilire che l'ipoteca può essere costituita in un momento anteriore a quello in cui la nave viene ad esistenza: precisamente in quello in cui della costruzione è presa nota nel registro delle costruzioni.

374. — Negli articoli 567 a 571 è disciplinata la pubblicità dell'ipoteca in armonia con quanto il codice dispone per la pubblicità dei diritti reali su nave. Ma anche qui il codice si limita alle sole norme necessarie per consentire l'inquadramento della materia nella disciplina generale prevista dal codice civile, e per disciplinare le particolari forme di pubblicità proprie dell'ipoteca navale. E' appunto in considerazione di tale particolarità di forma che il codice mantiene la disposizione del decreto-legge 1928 per la quale l'ipoteca viene trascritta (anzichè iscritta) nei registri d'iscrizione della nave.

L'art. 567 precisa le forme nelle quali l'ipoteca è resa pubblica (art. 17 decreto-legge 1928) considerando, secondo il sistema del codice, separatamente le navi maggiori, le navi minori e i galleggianti e le navi in costruzione. L'ultimo comma di detto articolo rinvia poi al codice civile per gli altri atti che, con riferimento all'ipoteca, debbono essere resi pubblici. Resta così assorbito l'art. 25 del decreto-legge 1928.

Quanto all'ufficio competente l'art. 568 (art. 17 e 18 decreto-legge 1928) si attiene alle disposizioni dell'art. 251; mentre per i documenti da presentare per la pubblicità l'art. 569 si uniforma alle prescrizioni del codice civile per l'iscrizione dell'ipoteca immobiliare. Parimenti rinviano rispettivamente agli articoli 256 e 257 gli articoli 570 e 571 relativi all'esecuzione della pubblicità ed alla prevalenza delle trascrizioni sulla matricola nei confronti delle annotazioni sull'atto di nazionalità.

Non è invece ripetuto qui il terzo comma dell'art. 17 del decreto-legge 1928, perchè è parso più rispondente ad esigenze sistematiche collocare la relativa disposizione, nell'art. 244, tra le norme che disciplinano il passaggio della nave, dopo il varo, dal registro delle navi in costruzione ai registri d'iscrizione.

375. — Abolito l'art. 18 del decreto-legge 1928, che richiama in materia di ipoteca ovvii principii generali, si è precisata, nell'art. 572, la locuzione dell'art. 20 del decreto medesimo. Ricorre in tale articolo — seppure in grado minore — quella stessa imprecisione che si è rilevata a proposito dell'art. 6 del decreto-legge 1928. Non sono infatti le somme ivi considerate comprese nell'ipoteca, sibbene si tratta di surrogazione delle somme medesime (come indennità) alla nave perita o deteriorata. Quanto alla sostanza dell'articolo, è mantenuta, diversamente da quanto fa l'art. 553 nei confronti dell'art. 6 del decreto-legge 1928, la precisazione che le indennità considerate sono solo quelle spettanti al proprietario della nave, e non già all'armatore, perchè l'ipoteca, a differenza dei privilegi afferisce alla proprietà e non anche all'armamento della nave. Tale precisazione, unita a quella della lett. *c*) dell'articolo medesimo (con la quale, in armonia con la precisa discriminazione fatta dal codice tra le indennità e il compenso di assistenza o salvataggio, si è limitata la surroga alla nave perduta delle sole indennità) ha consentito di non riprodurre l'ultimo comma dell'art. 20 del decreto-legge 1928 per la parte che prevede la detrazione da dette somme della parte di compenso dovuta all'equipaggio. Inoltre si è generalizzata la previsione (fatta dall'art. 20 del decreto-legge 1928 per le singole ipotesi) per cui sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari le somme e le indennità considerate solo in quanto non vengano impiegate per riparare le avarie sofferte dalla nave.

La lettera *d*) dell'art. 572 riproduce la disposizione dell'art. 29 del decreto-legge 1928 per la quale sono vincolate al pagamento dei creditori ipotecari le indennità di assicurazione dovute per la perdita o le avarie sofferte dalla nave e non riparate. E' confermata così la regola generale posta dal codice civile e pertanto superflue mi sono parse le ulteriori disposizioni dell'art. 29 del decreto-legge 1928.

L'art. 573 riproduce l'art. 21 del decreto-legge 1928, con migliore e più esatta formulazione.

376. — L'art. 24 del decreto-legge 1928 dispone che l'ipoteca prende grado dal momento della sua annotazione sull'atto di nazionalità o altro documento equivalente. La disposizione (che del tutto non si coordina peraltro con l'art. 17 dello stesso decreto, che per i galleggianti prevede la sola trascrizione nel registro di iscrizione) risponde al sistema seguito dall'abrogato codice di commercio in materia di pubblicità navale, secondo il quale le annotazioni sull'atto di nazionalità prevalgono su quelle della matricola ai fini di determinare la preferenza tra più atti trascritti (art. 483 ultimo comma). Ma tale sistema è stato ora capovolto nel nostro codice (art. 257), sicchè ad esso ho coordinato l'art. 574. Per il rimanente le disposizioni dell'art. 17 del decreto-legge 1928 sono state abbandonate perchè già contenute in via generale nel codice civile.

L'art. 575 ripete la disposizione dell'art. 27, che costituisce la ragione della vitalità pratica che può avere l'ipoteca navale.

377. — Nell'art. 576, non ho riprodotto il primo comma dell'art. 23 del decreto-legge 1928, perchè in materia già dispone il codice civile. Solo mi è sembrato opportuno mantenere la più ristretta disposizione del secondo comma dell'art. 23.

LIBRO QUARTO

Disposizioni processuali.

378. — Il quarto libro contiene le disposizioni di carattere processuale relative alla navigazione marittima ed interna.

Questo raggruppamento era indispensabile in un codice, che, per trovare la ragione della sua unità in un fatto tecnico, considera il fenomeno giuridico sotto molti dei profili di cui è suscettibile: dalla regola sostanziale al processo e alle sanzioni penali e disciplinati.

Ma non è soltanto un motivo di architettura che mi ha convinto della opportunità, anzi della necessità del raggruppamento: la materia disciplinata dal nuovo codice, infatti, è assai più ampia di quella che trovava saltuaria ospitalità nei codici di commercio e della marina mercantile. Nuovi istituti (attuazione della limitazione del debito dell'armatore), radicale rinnovamento di antichi (liquidazione delle avarie comuni), inserzione di procedimenti prima regolati da leggi speciali (giudizi avanti i comandanti di porto), riconosciuta convenienza di limitare al minimo i rinvii al codice di rito ordinario in una materia, come la processuale, nella quale tanto può la contestualità del regolamento legislativo ai fini di una più precisa disciplina normativa, hanno condotto ad accrescere notevolmente le disposizioni processuali che per la sola navigazione marittima e interna ammontano a 109.

E' appena il caso di osservare che il quarto libro si svolge, normalmente, su la falsariga delle regole del codice di procedura civile, dalle quali si allontana sol quando ciò è necessario per la peculiarità del fatto tecnico disciplinato.

TITOLO I.

DELL'ISTRUZIONE PREVENTIVA.

379. — Gli articoli 578 a 583, riproducendo in massima parte il R. decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1819, regolano le inchieste sommarie e formali per i sinistri marittimi: questa materia è stata disciplinata nel libro quarto, non perchè si sia inteso qualificare organi giurisdizionali le commissioni inquirenti che saranno costituite nel modo stabilito dal regolamento presso le autorità marittime e consolari, ma perchè l'attività di esse, come quella che tende ad assicurare la prova e ad accertare preventivamente fatti, che somministreranno materiale di convinzione al giudice in controversie civili o penali, è essenzialmente giurisdizionale.

La valutazione teorica, che della inchiesta è stata data non manca di riflessi pratici perchè l'art. 582, il quale non ha precedente nel citato decreto-legge 17 settembre 1925, sancisce che nelle cause per sinistri marittimi i fatti risultanti dalla relazione di inchiesta formale si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse. Vale a dire che le constatazioni cui le commissioni inquirenti pervengono, dànno luogo a presunzioni di verità suscettibili di prova contraria: con ciò è rispettato il principio dell'autoresponsabilità processuale nel senso che il giudice non può d'ufficio negare fondamento agli accertamenti eseguiti nel corso dell'inchiesta formale e risultanti dalla relazione, nè, d'altra parte, è in ogni caso perturbato il normale gioco dell'onere della prova, perchè sovente la presunzione si formerà a carico di colui al quale, sulla base dei principi generali, incombe l'*onus probandi*. Al fine di attuare il collegamento fra l'inchiesta formale e le cause per sinistri marittimi, gli articoli 595 e 601 statuiscono che il comandante di porto e l'istruttore dispongono l'acquisizione agli atti della causa dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale, nonchè dei processi verbali di inchiesta sommaria.

380. — L'autorità marittima o consolare, o, in difetto, l'autorità doganale dei luoghi indicati nell'art. 578, 2° comma, procede a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro e dispone i provvedimenti opportuni per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti: dei rilievi, dei provvedimenti e delle indagini è compilato processo verbale, del quale l'autorità inquirente, se non può disporre l'inchiesta formale, trasmette copia all'autorità competente ai sensi dell'art. 580 (art. 578, ultimo comma).

Dall'intero art. 578 si profila evidente la funzione di assicurazione della prova, che, come si è già osservato, ha giustificato l'inserzione delle norme sulle inchieste sui sinistri marittimi fra le disposizioni processuali.

381. — Sulla base di un principio generale, che il codice di procedura civile ha sancito nell'art. 90, quando l'inchiesta formale è disposta su istanza degli interessati e delle associazioni sindacali (art. 579, primo comma), i richiedenti ne devono anticipare le spese (art. 583, primo comma), ma, poichè l'onere delle spese nei confronti dei terzi è cosa diversa dalla condanna nelle spese, che ha i suoi limiti subiettivi normali nelle parti, soggiunge l'art. 583 che i richiedenti possono agire in rivalsa verso coloro che risulteranno responsabili del sinistro. Con ciò appare chiaro che il principio dell'onere dell'anticipazione non si applica alla inchiesta formale disposta d'ufficio, e, di converso, l'autorità che l'abbia d'ufficio disposta, non può agire in rivalsa verso i responsabili. Il secondo comma dell'art. 583 detta alcune eccezioni all'obbligo dell'anticipazione a favore dei marittimi e degli armatori di alcune categorie di navi minori e dei galleggianti, quando la nave o il galleggiante costituiscano l'unico materiale d'esercizio dell'armatore e non siano assicurati.

382. — L'inchiesta formale, che ha per oggetto le cause e le responsabilità del sinistro, deve essere disposta d'ufficio, se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta con notevole probabilità che il fatto è avvenuto per dolo o per colpa di alcuno, mentre l'esperimento di essa è, in ogni altro caso, condizionata all'iniziativa degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano: il probabile carattere doloso o colposo del fatto giustifica a sufficienza che il direttore marittimo o l'autorità consolare dispongano d'ufficio l'inchiesta formale, ma non è il loro un potere-dovere perchè, anche se il fatto sia probabilmente doloso o colposo, l'inchiesta può non essere disposta, nel qual caso si fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria.

Non si dà invece luogo a valutazione discrezionale quando vi sia istanza degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano, a seguito della quale l'autorità competente è senz'altro tenuta a disporre l'inchiesta formale (art. 557), semprechè, s'intende, siano state anticipate le spese dal richiedente. Se poi non è possibile procedere alla composizione della commissione per difetto di elementi idonei, l'autorità consolare trasmette il processo verbale di inchiesta sommaria al ministro per le comunicazioni, il quale provvede alla designazione della commissione (art. 580).

383. — La competenza dell'autorità, alla quale spetta di disporre l'inchiesta, è regolata dal primo comma dell'art. 580, ma, ove non soccorrano i criteri in questo articolo indicati, per i sinistri non avvenuti nel mare territoriale, il ministro per le comunicazioni designa la commissione competente, e, comunque, ha la facoltà di affidare le inchieste a commissioni speciali, nonchè di sottoporre a revisione quelle compiute nella forma ordinaria (art. 580, secondo e terzo comma).

384. — La commissione inquirente, costituita presso l'autorità competente a disporre la inchiesta formale, procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità del sinistro, utilizzando ogni mezzo di ricerca, e redige relazione delle

operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte, che deposita, insieme con i processi verbali, presso l'autorità che dispone l'inchiesta. Alle operazioni possono assistere o farsi rappresentare gli interessati, dei quali l'art. 581, terzo comma, fa un elenco esemplificativo, ma per ovvie ragioni soggiunge il quarto comma dello stesso articolo che, se il sinistro riguarda una nave di bandiera straniera ed è avvenuto nel mare territoriale, la commissione inquirente può procedere all'esame dell'equipaggio, solo dopo averne informato l'autorità consolare dello Stato, del quale la nave batte la bandiera.

385. — L'art. 584 regola la verificazione della relazione di eventi straordinari, della quale già la dottrina aveva posto in rilievo la funzione di atto di istruzione preventiva, in modo non diverso da quello seguito dall'art. 518 codice di commercio: si è posto in chiaro che l'accertamento dei fatti, pur suscettibile di prova contraria, consegue alla verificazione, e non alla relazione pura e semplice.

TITOLO II

DELLE CAUSE MARITTIME.

CAPO I.

Disposizioni generali.

386. — Il secondo titolo (articolo 585 a 609) regola le cause per sinistri marittimi e le controversie del lavoro in due distinti capi, ai quali precede un capo di disposizioni generali.

Per siffatte controversie, notevoli eccezioni sono apportate, sotto il profilo della competenza, al codice di procedura civile, in quanto per le cause per sinistri marittimi e per le controversie individuali del lavoro al conciliatore e al pretore è sostituito, nei limiti del circondario marittimo, il comandante di porto. Ne segue che nelle cause marittime la giustizia è amministrata in primo grado dai comandanti di porto e dai tribunali (art. 585). Al fine di agevolare la rapidità dei procedimenti, ho conferito ai capi di circondario la facoltà di delegare l'esercizio delle funzioni giurisdizionali a ufficiali dipendenti, che, come è ovvio, non possono peraltro amministrare giustizia se non nella sede dell'ufficio di comando del circondario, dal quale dipendono.

387. — La caratteristica del secondo titolo più meritevole di attenzione consiste nella decisa rivendicazione della qualità di organi speciali della giurisdizione ordinaria a favore dei comandanti di porto e nella inserzione istituzionale di questi magistrati nella sfera della giurisdizione ordinaria: ciò risulta assai chiaramente dall'art. 586, del quale il primo comma sancisce che gli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile si applicano ai giudizi avanti i comandanti di porto (con che, come del resto ammonisce anche il sommario dell'articolo, non di regolamento di giurisdizione, ma di regolamento di competenza si tratta), mentre statuisce il secondo che l'incompetenza per materia del comandante di porto può essere rilevata anche d'ufficio in ogni stato e grado del processo (con che, il criterio discretivo fra la magistratura marittima e l'autorità giudiziaria ordinaria rientra nella categoria della competenza per materia e non in quella della giurisdizione). Nè, a maggiore illustrazione di questa direttiva, sono da trascurare gli articoli 597 e 608, che assegnano l'appello dalle decisioni del comandante di porto al tribunale e alla magistratura del lavoro, a seconda che si tratti di cause per sinistri marittimi o di controversie del lavoro. L'art. 586 equipara poi il comandante di porto al pretore anche in rapporto al foro della pubblica amministrazione disponendo che le disposizioni che disciplinano quest'ultimo, non trovano applicazione ai giudizi avanti i comandanti di porto.

388. — L'art. 588, con il quale si conclude il capo dedicato alle disposizioni generali, autorizza il rinvio alle disposizioni del codice di procedura civile, per tutto quanto non è espressamente regolato nel secondo titolo: in tal modo — ed è una conseguenza del carattere di *lex specialis* che al quarto libro è attribuito rispetto al codice di procedura civile — non sono ammesse interpretazioni estensive nè analogiche fra le norme di cui consta il secondo titolo: allorquando la lettera della legge, s'intende razionalmente interpretata, non dispone, occorre far senz'altro capo al codice di procedura civile.

CAPO II

Delle cause per sinistri marittimi.

389. — L'art. 589, che regola la competenza per materia e per valore del comandante di porto nelle cause per sinistri marittimi, non si allontana molto dall'art. 1, *a-e*) della legge 31 dicembre 1928, n. 3119. Le due differenze più rilevanti sono: elevazione del limite di competenza per valore da lire 5.000 a 10.000, al fine di sostituire totalmente il comandante di porto al pretore; soppressione del limite dell'interno dei porti e delle acque territoriali, al quale l'art. 1 della citata legge subordinava la competenza del comandante di porto a conoscere delle domande per danni dipendenti da urto ovvero cagionate da navi alle reti e agli attrezzi da pesca.

Infatti, l'art. 590, nel fissare i criteri di competenza interna (i quali, sia osservato per inciso, valgono se ed in quanto si sia verificato uno dei momenti di competenza giurisdizionale indicati negli articoli 4 del codice di procedura civile e 14 del presente codice) indica, accanto al fatto avvenuto nel mare territoriale, quello avvenuto fuori di quella zona; correlativamente, per entrambe le ipotesi, vigono i criteri del primo approdo della nave danneggiata, o dell'arrivo della maggior parte dei naufraghi ovvero del luogo di iscrizione della nave, mentre per la sola ipotesi, in cui il fatto che ha dato luogo alla domanda sia avvenuto nel mare territoriale, la causa può essere proposta avanti il giudice della circoscrizione nella quale il fatto è avvenuto; d'altro lato, le cause riguardanti danni cagionati da navi a reti e ad attrezzi da pesca, sono proposte soltanto avanti il giudice della circoscrizione, nella quale il fatto è avvenuto (art. 590, 1° comma), ovvero è il luogo di iscrizione della nave (art. 590, 2° comma); mentre tutti i criteri di competenza possono funzionare per le cause riguardanti danni da urto.

Dal combinato disposto degli articoli 585 e 591 discende infine che la competenza per territorio nelle cause per sinistri marittimi non ammette, entro certi limiti, altri criteri all'infuori di quelli indicati nell'art. 591: se, ad es., il foro generale del convenuto, in una causa non eccedente le diecimila lire, non fosse situato nella circoscrizione di un comandante di porto capo di circondario marittimo, l'art. 18 del codice di procedura civile non troverebbe applicazione. In una parola, il rinvio al codice di procedura civile è, in questa materia, concepibile, se ed in quanto con esso non si attribuisca la cognizione della causa ai conciliatori e ai pretori, che per l'art. 585 ne sono sforniti.

390. — Il procedimento avanti i comandanti di porto (articoli 591 a 598) per la cognizione delle cause per sinistri marittimi è regolato, salvo qualche variante, alla stregua di quello avanti i pretori.

Fra le differenze più notevoli meritano particolare attenzione quelle sancite dall'art. 597, secondo comma.

Il termine per appellare dalle sentenze del comandante di porto decorre dalla data di consegna della lettera raccomandata con avviso di ricevimento, con cui la cancelleria comunica il deposito del dispositivo e del testo della motivazione alle parti: norma che trova applicazione anche alle controversie del lavoro avanti i comandanti di porto (articolo 609). La giustificazione di questa eccezione al diritto processuale comune è da ricercare in ciò che le cause marittime si svolgono assai spesso fra più litisconsorti, con la conseguenza che per esse più che per ogni altra categoria di cause, si pone il problema dell'identità dei soggetti nei giudizi di primo e secondo grado, che il codice di procedura civile ha risolto con gli articoli 331 a 335. Col sottrarre l'inizio della decorrenza del termine per appellare alla iniziativa di parte non si sopprime, come è ovvio, il problema, ma se ne attenua la importanza pratica: con che non è escluso che anche alle cause marittime siano da applicare alcuni dei citati articoli 331 a 335, mentre da esse esula l'art. 327, per il venir meno del presupposto di fatto, al quale quella norma è collegata.

L'altra differenza, sancita dall'art. 597, secondo comma, consiste in ciò che le sentenze del comandante di porto sono inappellabili, quando il valore della causa è inferiore alle lire cinquemila. In tal modo, al fine di indurre le parti all'amichevole componimento e di accelerare la risoluzione giudiziale delle controversie, ho esteso la regola della inappellabilità fissata dall'art. 452 del codice di procedura civile a tutte le cause marittime, siano esse per sinistri marittimi o controversie di lavoro. Il richiamo dell'art. 339, quarto comma, del codice di procedura, contenuto nell'art. 597, ammonisce che le sentenze del comandante di porto, ancorchè pronunciate in causa di valore inferiore alle lire cinquemila, sono appellabili per difetto di giurisdizione o per incompetenza. E, d'altra parte, nulla esclude che le parti, anche nelle cause di valore superiore alle cinquemila lire, conferiscano al comandante di porto il potere di decidere secondo equità (art. 114 del codice di procedura civile); con che la sentenza che il comandante di porto andrà a pronunciare, sarà, ai sensi dell'art. 339, terzo comma, del codice di procedura civile, inappellabile. Proposizioni, che si ricavano agevolmente dal rinvio alle disposizioni del codice di procedura civile, contenuto nell'art. 588.

391. — E' opportuno inoltre ricordare che il componimento amichevole deve essere tentato dal comandante di porto anche nelle cause che eccedano il valore di lire diecimila e che, anche in tali casi, il verbale, con il quale il successo di questo tentativo è consacrato, costituisce titolo esecutivo. Naturalmente, poichè si tratta di conciliazione in sede non contenziosa si applica, attraverso il rinvio suggerito dall'art. 588, l'art. 321 del codice di procedura civile. L'estensione dei poteri di conciliazione oltre i limiti di competenza del comandante di porto e l'attribuzione della qualità di titolo esecutivo al processo verbale senza distinguere in base al valore della causa sono giustificate dalla opportunità di conferire le delicatissime mansioni che si assommano nel tentativo di conciliare i contendenti, ad un organo giurisdizionale che, come il comandante di porto, è meglio fornito di cognizioni tecniche e più agevolmente può illuminare le parti sui dubbi e sulle difficoltà che la risoluzione giudiziale riserverebbe loro: d'altro canto, una volta ampliata la competenza in sede di conciliazione, non era conveniente limitarne gli effetti con il conferire mero valore di scrittura privata riconosciuta al processo verbale della conciliazione raggiunta in causa di valore eccedenti le lire diecimila.

392. — Come si è detto, il procedimento avanti i comandanti di porto si svolge nella forma assai piana, che è propria dei giudici avanti i pretori. La domanda si propone con citazione ad udienza fissa (art. 592, primo comma), che può essere notificata dal messo del comune, nel quale ha sede il comandante di porto (secondo comma dello stesso articolo), ma può essere proposta anche verbalmente se le parti sono volontariamente comparse (art. 591): si noti, peraltro, che la domanda verbale, ammissibile nei giudizi avanti i comandanti di porto, è cosa del tutto diversa dalla domanda verbale ammessa nei giudizi avanti i pretori e conciliatori: la prima è, per così dire, bilaterale e presuppone quindi la comparizione di tutte le parti interessate, rispetto alle quali il comandante di porto è tenuto a verificare la integrità del comntradittorio (art. 595, terzo comma), mentre la seconda è unilaterale e, una volta redatto il verbale a cura del conciliatore o del pretore, si notifica all'altra parte con citazione a comparire ad udienza fissa. Ma, per il rinvio operato dall'art. 588, la forma di domanda verbale contemplata dall'art. 413, secondo comma del codice di procedura civile, può essere utilizzata anche nei giudizi avanti i comandanti di porto.

393. — L'art. 594 regola la partecipazione delle parti al processo: a differenza di quanto dispone l'art. 82, secondo comma, del codice di procedura civile, per i giudizi avanti i pretori, non sono richiesti per i procedimenti avanti il comandante di porto nè assistenza nè ministero di difensore: le parti possono stare in giudizio personalmente o col ministero di persona munita di procura, ma il mandatario, se esercita la professione forense, può autenticare la firma apposta dalla parte alla procura, redatta in calce all'atto di citazione. Non si è ritenuta necessaria la presenza del difensore, non solo perchè nella maggior parte delle cause per sinistri marittimi la materia del contendere è eminentemente, se non esclusivamente, tecnica, onde il difensore rappresenterebbe una superfetazione rispetto all'esperto, che è, invece, veramente necessario e dal quale la parte finirà col farsi rappresentare, ma anche perchè richiedere la presenza del difensore, equivaleva per taluni comandi di porto, dislocati in centri minori, a rendere impossibili la proposizione e lo svolgimento del giudizio. Del resto, sulla stessa linea sono gli articoli 435 e 436 del codice di procedura civile per le controversie individuali del lavoro.

394. — L'art. 595 disciplina la trattazione della causa. Le parti possono costituirsi mediante deposito della citazione in cancelleria o mediante esibizione di essa al comandante di porto in udienza.

Una volta verificate la regolarità della costituzione e la integrità del contraddittorio, il comandante di porto deve tentare di indurre le parti ad un amichevole componimento; gli effetti sostanziali di questo atto impongono che ad esso partecipino tutti i legittimati ad agire e a contraddire in ordine alla controversia, superflua essendo, ad es., una conciliazione pur raggiunta in controversia inscindibile, alla quale avessero partecipato soltanto alcuni degli interessati, perchè gli altri non si sono costituiti o non sono stati citati nè sono volontariamente comparsi; come sarebbe *inutiliter data* una sentenza pronunciata nei confronti di non tutti i legittimati, così sarebbe inutile una conciliazione raggiunta nelle stesse condizioni.

Se il tentativo di conciliazione non riesce, il comandante di porto verifica, su istanza di parte (competenza per territorio) o d'ufficio (competenza per materia o per valore), la propria competenza e, se si ritiene incompetente, lo dichiara con sentenza, la quale sarà impugnabile, ai sensi dell'art. 42 del codice di procedura richiamato dall'art. 586, esclusivamente

con il regolamento: ciò non toglie che il comandante di porto anche quando si ritenga competente possa, ove le parti ne lo richiedano, sospendere di decidere sul merito e accertare la competenza con sentenza, manifesto essendo, in alcuni casi, nei quali l'accertamento dei criteri di competenza si presenta particolarmente difficile, l'interesse delle parti, che spetta comunque al comandante di porto di valutare in definitiva, a vedere risolta questa importantissima questione pregiudiziale senza affrontare il merito. Non è superfluo rilevare che al procedimento avanti il comandante di porto trovano applicazione gli articoli 42, secondo e terzo comma, 44 a 50 del codice di procedura civile, ai quali rinvia l'art. 588: ad es., la sentenza con la quale il comandante di porto dichiara la propria incompetenza, dovrà contenere la menzione dell'altro comandante di porto competente per territorio o del giudice competente per materia e per valore, e questa indicazione avrà per il giudice indicato gli effetti contemplati dall'art. 44 del codice di procedura; inoltre la eccezione di incompetenza per territorio si avrà per non proposta, se non contenga l'indicazione del giudice che la parte ritiene competente.

Affermata con sentenza, o implicitamente, la competenza, la trattazione della causa si svolge, senza formalità e possibilmente in unica udienza, sotto la direzione del comandante di porto, il quale ha in materia poteri analoghi a quelli riconosciuti dal codice di procedura civile al giudice istruttore: fissa le modalità di esperimento dei mezzi istruttori, e compie in genere le attività indicate nel quinto comma dell'art. 595, l'ultimo comma del quale regola la proposizione della querela di falso in via incidentale.

Esaurita la trattazione della causa la quale è informata, sulla base del codice di procedura civile, al principio dell'impulso ufficiale, le parti sono invitate dal comandante di porto a formulare le conclusioni. La differenza con quanto gli articoli 183, 184 e 189 del codice di procedura civile dispongono per il procedimento ordinario avanti i tribunali, risulta evidente; e della diversa disciplina pratica non si può disconoscere l'opportunità, ove si consideri da un lato, che ad un giudizio spoglio di formalità e da esaurirsi possibilmente in unica udienza mal si sarebbe adattato il sistema di preclusioni fissato dal codice di procedura, e dall'altro che la grande importanza riservata al fatto nelle cause per sinistri marittimi non permette alle parti di formulare definitivamente le conclusioni prima che sia esaurita la istruzione probatoria.

395. — Sulle conclusioni formulate dalle parti (è appena il caso di rilevare che anche al procedimento avanti il comandante di porto si applicano il principio della correlazione fra domanda e pronuncia e, in genere, le norme dettate dal codice di procedura sui poteri del giudice) il comandante di porto decide con sentenza. Il dispositivo, se non è letto immediatamente in udienza, deve essere depositato, entro i successivi otto giorni, in cancelleria; in entrambi i casi, il testo della motivazione deve essere depositato nella cancelleria entro quindici giorni dalla chiusura della trattazione. Alla prefissione di questi termini non è, naturalmente, collegata alcuna sanzione di nullità, ma non è inopportuno porre in rilievo che dalla osservanza di questa *lex minus quam perfecta*, e in particolare dalla lettura immediata del dispositivo in udienza, la quale ha dato ottima prova nelle controversie individuali del lavoro in grado di appello, dipendono il successo del procedimento ed in particolare la aderenza della pronuncia alle immediate risultanze della trattazione. Con ciò non si intende suggerire ai comandanti di porto la rapidità della pronuncia a discapito della giustizia di questa: anzi il termine di otto giorni per il deposito del dispositivo in cancelleria e di quindici giorni per il deposito del testo della motivazione è, nei casi limite, più che sufficiente ad una matura decisione di controversie, che trovano i punti delicati, quasi esclusivamente, nell'accertamento dei fatti.

396. — Le sentenze del comandante di porto sono impugnabili con il regolamento di competenza nelle ipotesi contemplate negli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile e, qualora siano pronunciate su cause di valore eccedente le lire cinquemila, con l'appello avanti il tribunale della circoscrizione, in cui il comandante di porto ha sede (art. 597): ho già chiarito il significato del ricorso all'art. 339, quarto comma del codice di procedura, e l'applicabilità del terzo comma dello stesso articolo ai procedimenti avanti il comandante di porto. Sul secondo comma dell'art. 597. già ampiamente illustrato nella sua *ratio*, occorre aggiungere che il cancelliere in tanto può inviare alle parti la lettera raccomandata, dalla data di consegna della quale decorre il termine di appellare, in quanto non solo il dispositivo, ma anche il testo della motivazione siano stati depositati: con ciò si è voluto evitare che la parte sia costretta ad impugnare una sentenza, prima di essere in grado di conoscerne la motivazione.

397. — La terza sezione del secondo capo (articoli 599 a 601) contiene alcune norme speciali per il procedimento avanti i tribunali (in primo e in secondo grado) e le corti d'appello, per la trattazione delle cause per sinistri marittimi. Durante i lavori preparatori era affiorata la tendenza a creare presso alcuni tribunali e corti d'appello sezioni speciali marittime, delle quali sarebbero stati chiamati a far parte accanto ai giudici togati esperti in materia marittima: applicazione di criteri già adottati dalla legislazione a proposito dei tribunali della previdenza sociale e, nei primi tempi, della magistratura del lavoro nelle controversie individuali in grado di appello.

La commistione di giudici togati e di tecnici nei collegi giudiziari ha, per quanto consta, dato non buone prove, onde, malgrado il carattere tipicamente tecnico delle cause per sinistri marittimi, si è finito con allontanare il consulente tecnico dal collegio, inteso quest'ultimo quale organo decidente. Ma non vi è identità con il rito ordinario: ad es., il collegio, quando rileva che non sono stati nominati i consulenti tecnici, non solo provvede alla nomina, ma può disporre che sia rinnovata l'istruzione probatoria, che l'assenza del consulente ha reso manchevole (art. 599, secondo comma), con la conseguenza che il mancato esercizio di questo potere costituirà esso stesso motivo di impugnazione della sentenza ad opera della parte, che ne ritenga sussistere le condizioni di fatto. Si aggiunga poi che le parti possono d'accordo chiedere al giudice istruttore, che la decisione sia rimessa a un collegio arbitrale composto dai consulenti nominati d'ufficio, e, qualora il numero di questi sia pari, integrato da un consulente nominato dal giudice istruttore con ordinanza. Anche qui, il richiamo dell'art. 602, secondo comma alle norme del codice di procedura civile su l'arbitrato dei consulenti tecnici, non è integrale e non dà, quindi, luogo ad assoluta identità di disciplina positiva: ad es., i consulenti di parte non sono automaticamente chiamati a partecipare al collegio arbitrale, non solo perchè la grande delicatezza delle cause per sinistri marittimi esige l'assoluta imparzialità, che non può ragionevolmente richiedersi a chi è consulente di parte, ma anche perchè il numero pari dei consulenti tecnici nominati d'ufficio porrebbe in serio imbarazzo il giudice istruttore procedente alla integrazione del collegio con i consulenti di parte: con ciò non si nega che il giudice istruttore, in considerazione di speciali circostanze, possa chiamare a far parte del collegio anche i

consulenti di parte, ben s'intende senza creare posizioni di inferiorità a danno della parte, il cui consulente sia escluso dal collegio.

Il richiamo, infine, alle norme del codice di procedura civile pone in chiaro che alla costituzione del collegio arbitrale dei consulenti tecnici non può farsi luogo che per le cause di primo grado.

CAPO III.

Delle controversie del lavoro.

398. — L'art. 603 contiene alcune regole su la competenza. Per quel che concerne il comandante di porto, esso riproduce con qualche variante di forma l'art. 1 *f-g*) della legge 31 dicembre 1928, n. 3119: le uniche innovazioni sostanziali consistono nella disciplina, dal punto di vista processuale, dell'ingaggio e nell'avocazione delle controversie, già devolute, in forza del decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, agli uffici del lavoro portuale alla competenza dei comandanti di porto, esclusione fatta di quelle attribuite al consorzio autonomo del porto di Genova (art. 1317).

399. — Analogamente a quanto dispone l'art. 429, 4) del codice di procedura civile per le controversie individuali del lavoro ordinarie, le disposizioni dell'art. 603 non innovano alle norme vigenti sulle controversie relative ai rapporti di impiego pubblico: riserva, rispettata dall'ultimo comma dell'art. 603, per il quale la competenza del comandante di porto si estende anche alle controversie di cui alle lettere *b*) e *c*), inerenti a navi da guerra nazionali, perchè la competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria e, quindi, del magistrato marittimo, che ne è organo speciale, risulta dall'art. 429, 4) del codice di procedura civile.

400. — Gli articoli 604, 606 a 608 applicano alle controversie del lavoro di competenza dei comandanti di porto le regole dettate dal codice di procedura per le controversie del lavoro attribuite alla competenza del pretore: non ho ritenuto opportuno di limitarmi ad un rinvio generico sia per evitare dubbi interpretativi, tanto più pericolosi, per quanto nei procedimenti avanti i comandanti di porto le parti sono use a comparire personalmente, sia perchè il fondo, sul quale quelle norme poggiano, è dato non già dalle norme che disciplinano il processo ordinario avanti i pretori, ma dagli articoli 591 a 598 del presente codice.

401. — L'art. 605, infine, permette che al minore, pur fornito di capacità processuale ai sensi dell'art. 324, sia nominato un curatore speciale e che l'esercente la patria potestà o la tutela intervenga in giudizio o addirittura si surroghi al minore, se questo non faccia valere le sue ragioni: in tal modo gli interessi del minore risultano convenientemente tutelati.

TITOLO III.

DELLA LIQUIDAZIONE DELLE AVARIE COMUNI.

402. — Nel titolo terzo (articoli 610 a 619) ho regolato *ex novo* la procedura di liquidazione delle avarie comuni, che l'art. 658 del codice di commercio si limitava a delibare assai imperfettamente, col disporre che la ripartizione delle perdite e dei danni proposta dai periti nominati dall'autorità giudiziaria fosse sottoposta all'esame del tribunale o del regio console.

La regolamentazione assai lacunosa aveva dato luogo ad una quantità di inconvenienti, ai quali la pratica tentò di ovviare con la stipulazione dei c. d. chirografi d'avaria, fomite, anch'essi, di altre gravi questioni.

Come in molti altri casi, il codice nuovo non vuole porsi contro le creazioni del diritto vivente, ma cerca invece di inquadrarle nel sistema. E così ho provveduto a ricondurre i chirografi di avaria nella categoria generale dell'arbitrato disponendo con l'art. 619 che gli interessati possono, mediante stipulazione di chirografi di avaria, far decidere da arbitri le cause relative alla formazione del regolamento contributorio; ma le norme del codice di procedura civile trovano applicazione sol quando gli interessati intendono che al regolamento venga dal pretore competente ai sensi dell'art. 610 conferita efficacia di sentenza, e di ciò fanno espressa menzione nel chirografo. Ne segue che gli interessati possono far capo sia alle regole dell'arbitrato rituale, sia a quelle dell'arbitrato libero, ma se prescelgono la prima alternativa, debbono dichiarare espressamente nel chirografo la loro intenzione diretta a che il pretore competente conferisca al regolamento efficacia di sentenza: la discriminazione fra le due forme di chirografi è, dunque, data dalla intenzione *espressa* delle parti. Naturalmente la maggiore efficacia che il regolamento formato sulla base del chirografo, per così dire, rituale viene ad acquistare, implica la osservanza delle norme del codice di procedura civile riguardanti l'arbitrato (numero dispari e nazionalità italiana degli arbitri; forma scritta del chirografo, ecc.).

403. — Il nuovo codice non poteva limitarsi a regolare il chirografo d'avaria con la duttile disciplina ora esposta, ma doveva inoltre disegnare un procedimento giurisdizionale per coloro che non potessero o non volessero stipulare chirografi: a questo scopo sono diretti gli articoli 610 a 618, che regolano una procedura precisa e semplice, per costruire la quale sono state utilizzate svariate esperienze, tratte dalla verificazione dei crediti nel processo fallimentare e dalla graduazione aperta sul prezzo ricavato dalla vendita forzata di immobili.

La liquidazione consta di due fasi, una di carattere istruttorio, nella quale prevale l'attività dei liquidatori, e l'altra di carattere contenzioso, che ha per oggetto la trattazione delle impugnazioni del regolamento contributorio; solo dopo che quest'ultima, eventualmente promossa, sia stata esaurita, si procede alla omologazione del regolamento, al quale è conferita efficacia di titolo esecutivo (art. 617).

Le due fasi sono diverse organicamente, oltre che strutturalmente: mentre la fase istruttoria rientra sempre nella competenza del pretore indicato dall'art. 610, al quale spetta anche la facoltà di disporre l'omologazione del regolamento contributorio, la fase contenziosa è assegnata alla cognizione del pretore, se l'ammontare della massa creditoria è inferiore a lire diecimila, e del tribunale, se l'ammontare è superiore (art. 616).

Occorre inoltre porre in luce che la figura predominante nella prima fase è non già il pretore, che si limita a dirigere gli atti preliminari e ad esaminare i documenti prodotti, ma il liquidatore, incaricato della formazione del regolamento, al quale si applicano le norme del codice di procedura civile relative ai consulenti tecnici.

404. — Il procedimento si svolge in modo lineare: la domanda è proposta dall'armatore o da altro interessato con ricorso al pretore competente ai sensi dell'art. 610; quest'ultimo richiama i documenti indicati nel primo comma dell'art. 612, nomina, con ordinanza, uno o più liquidatori di avaria, e fissa per una data successiva la convocazione degli interessati. Al-

l'udienza di discussione procede, con l'assistenza del liquidatore, all'esame degli atti e fissa con ordinanza il termine entro il quale il liquidatore è tenuto a depositare, presso la cancelleria, il regolamento contributorio di cui è data comunicazione agli interessati, a norma dell'art. 136 del codice di procedura (articoli 612 e 613); l'impugnazione è proposta con ricorso, da depositarsi entro trenta giorni dalla comunicazione, presso la cancelleria del giudice competente (art. 616, primo comma).

L'adozione della forma del ricorso permette la contestualità della trattazione delle varie impugnazioni: infatti, il giudice competente, riuniti i ricorsi e richiamato d'ufficio il regolamento (s'intende che a quest'ultimo atto s'indurrà soltanto il tribunale, dal momento che, nel caso in cui la competenza a conoscere delle impugnazioni spetta al pretore, il regolamento è già depositato presso la cancelleria della pretura), fissa la data della prima udienza di trattazione e, naturalmente, se si tratta del tribunale si designa dal presidente il giudice istruttore.

Come si è osservato, anche se competente a decidere su le impugnazioni è il tribunale, la omologazione dello stato contributorio, cui si fa luogo se il regolamento non è impugnato o se le impugnazioni proposte sono rigettate con sentenza passata in giudicato, rientra nei poteri del pretore, al quale spetta inoltre di disporre la formazione del nuovo regolamento nell'ipotesi in cui una o più impugnazioni siano accolte. Il carattere di giudizio unico con pluralità di parti che va senza dubbio riconosciuto al complesso delle impugnazioni, e la struttura del regolamento di contribuzione, il quale ha un modo di essere unitario per tutti gli interessati, ha dato luogo alla prevalenza del criterio della certezza su quello della rapidità dei processi: così la proposizione di una sola impugnazione impedisce la omologazione, e a quest'ultima si fa luogo soltanto a seguito del passaggio in giudicato della sentenza che ha respinto i gravami. Se, invece, si fosse seguita la direttiva della rapidità a discapito del criterio della certezza, la omologazione del regolamento in pendenza delle impugnazioni avrebbe dato luogo, qualora queste ultime fossero state accolte, ad un complicato gioco di restituzioni che è sembrato necessario evitare.

Tuttavia, il criterio della rapidità non rimane *vox mortua*: di esso è permeato l'ultimo comma dell'art. 617, per il quale il nuovo regolamento non può essere impugnato per motivi che hanno già formato oggetto di esame in occasione di altra impugnazione; si tratta di norma che va ben oltre l'autorità della cosa giudicata, e che può essere giustificata solo come applicazione del più ampio principio del *ne bis in idem*.

L'art. 618 infine disciplina, sotto il profilo processuale della riapertura del regolamento, le ipotesi contemplate dall'articolo 479.

405. — L'art. 611, risolvendo, in combinazione con l'art. 481, una grave questione agitatasi in sede di applicazione del codice di commercio, stabilisce che l'azione per contribuzione alle avarie comuni si esercita con la domanda di regolamento: donde la duplice conseguenza che la prescrizione annuale colpisce la domanda di contribuzione ed è interrotta per tutto lo svolgimento della liquidazione, mentre l'azione volta ad ottenere il conseguimento di quanto è accertato nel regolamento contributorio è sottoposta al termine di prescrizione ordinario.

Quali siano poi gli effetti della stipulazione del chirografo d'avaria, rituale o libero, sul decorso della prescrizione annuale, è da ricercare sulla base dei principii generali che regolano i rapporti fra compromesso rituale o libero e prescrizione della *res in arbitrium deducta*.

TITOLO IV.

DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ARMATORE

406. — Come la liquidazione delle avarie comuni, così la attuazione della limitazione del debito dell'armatore rappresenta un *quid novi*, reso necessario dalla novità della disciplina sostanziale dell'istituto.

Si tratta di procedimento, per la costruzione del quale ho potuto utilizzare esperienze tratte dal concorso fallimentare, poichè come il fallimento esso si svolge fra due poli, la sentenza di apertura e quella di estinzione, e ha il suo *deus ex machina* nel giudice designato, al quale sono in massima attribuite le funzioni proprie del giudice delegato al fallimento, del giudice istruttore e del giudice dell'esecuzione: non è quindi azzardato prevedere che dal buon funzionamento del giudice designato dipenderà il successo dell'intera procedura.

407. — Come nel fallimento, la sentenza di apertura produce effetti di diritto sostanziale e di diritto processuale. Fra i primi, vanno ricordati la scadenza dei debiti pecuniari non scaduti, e la legittimazione a partecipare al procedimento, riconosciuta ai titolari di crediti condizionali, i quali vengono compresi con riserva fra i crediti ammessi, nonchè la collocazione degli interessi, scaduti dopo la data di apertura, soltanto su ciò che della somma limite rimane dopo il riparto fra i creditori (art. 625). L'estensione di questi effetti, che il codice di commercio sanciva a proposito del fallimento, è giustificata non già da una automatica analogia, che, facendo violenza sulla realtà, si istituisca fra attuazione della limitazione e fallimento, ma da ciò che anche la nuova procedura dà luogo alla formazione di un patrimonio autonomo a scopo satisfattivo, alla ripartizione del quale debbono necessariamente partecipare i creditori sottoposti a termine o a condizione, sia pure, come avviene per quelli condizionali, con riserva del maturarsi della condizione; la giustificazione della postergazione degli interessi, che è logicamente svolta dal principio della sospensione sancito dall'art. 700 del codice di commercio, consiste in ciò che gli effetti di un procedimento, sia esso di cognizione o di esecuzione, debbono normalmente retroagire all'inizio del medesimo.

408. — Fra gli effetti di diritto processuale sono da menzionare quelli sanciti dall'art. 626, per il quale dalla data di pubblicazione della sentenza di apertura i creditori soggetti alla limitazione non possono promuovere, nè proseguire la esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni di cui all'art. 275: la *ratio* di questa norma va ricercata in ciò che il beneficio della limitazione, alla stessa guisa del concordato preventivo, tende tra l'altro ad impedire che il patrimonio dell'armatore sia sottoposto ad espropriazione, prima che sia definitivamente determinata e depositata la somma limite.

L'art. 626, diligentemente letto, permette di risolvere una questione, che, almeno nei primi tempi di applicazione del codice, non mancherà di proporsi, quali siano cioè gli effetti della procedura di attuazione sulla posizione di coloro che rispondono, a titolo di debito (fideiussore) o di responsabilità (proprietario della nave di cui è armatore chi domanda il beneficio della limitazione; terzo proprietario), per i debiti dell'armatore. La lettera dell'art. 626 è chiarissima nel senso che la improcedibilità e la sospensione degli atti esecutivi possono essere disposte soltanto per i beni di proprietà dell'armatore; con che si esclude che analogo beneficio sia concesso al fideiussore, al terzo proprietario e al proprietario non armatore.

409. — I precedenti chiarimenti permettono anche di dar ragione delle norme relative alla formazione dello stato attivo e passivo.

La massa attiva, che è formata sulla base dell'art. 621-*a*), è materialmente costituita dalla somma limite, che l'armatore è tenuto a depositare, ma l'art. 631, che è opportunamente integrato dalle disposizioni del regolamento, permette all'armatore di far vendere all'incanto la nave ovvero di cedere alla massa passiva, e cioè ai creditori, i proventi esatti o da esigere entro breve termine. Deve, tuttavia, essere ben chiaro, come del resto sancisce inequivocabilmente l'ultimo comma dell'art. 631, che l'autorizzazione alla vendita della nave e alla cessione dei proventi non implica sostituzione nell'oggetto della massa attiva: l'armatore continua a rispondere per la somma limite, e, se il prezzo ricavato dalla vendita o l'ammontare dei proventi è inferiore alla somma limite, l'armatore è tenuto ad integrarli fino alla concorrenza utile, ed a maggior ragione tale obbligo deve soddisfare se l'incanto della nave vada deserto o se la esazione dei proventi non raggiunga risultati utili.

Nè la vendita della nave dovrà essere sempre autorizzata, nè il giudice dovrà in ogni caso autorizzare la cessione dei proventi esatti o da esigere: se, ad es., la nave sarà gravata in misura esorbitante da garanzie reali assistenti crediti non soggetti alla limitazione, in guisa che il prezzo sarà integralmente assorbito dalla soddisfazione di quegli oneri ovvero se i proventi saranno integralmente assorbiti da privilegi assistenti crediti non soggetti alla limitazione, sarà superfluo autorizzare vendita e cessione, che non assicurerebbero *a priori* alcun risultato utile all'armatore e alla massa passiva. Chè — e i precedenti chiarimenti e gli articoli 275 e 276 lo pongono in luce — come i creditori privilegiati non soggetti a limitazione concorrono, secondo i rispettivi titoli di prelazione, su la nave, della quale sia stata autorizzata la vendita all'incanto, con i creditori privilegiati e chirografari facenti parte della massa passiva, così i creditori privilegiati soggetti alla limitazione non possono eludere quest'ultima mediante la espropriazione forzata di beni di terzi, vincolati alla loro garanzia se non in quanto i terzi non oppongano, come sulla base del principio generale ricavato dall'art. 2819 cod. civ. è loro diritto, il beneficio della limitazione.

E' chiaro quindi che il nuovo codice non ha ritenuto di accogliere la tendenza, che pur era stata autorevolmente sostenuta durante i lavori preparatori, intesa a privare i creditori privilegiati, legittimati ad agire in via esecutiva su beni di terzi, di questa facoltà.

Le linee del sistema appaiono, dunque, chiare: in sostanza, i creditori privilegiati, siano essi assistiti da garanzie, su beni dell'armatore o su beni di terzi, sono soggetti alla limitazione, ma questo assoggettamento produce il massimo effetto del divieto di espropriazione per i beni del debitore, mentre dà luogo ad un effetto più attenuato in rapporto ai beni di terzi.

410. — Si è detto che alla limitazione del debito in atto consegue la creazione di un patrimonio autonomo: si può ora aggiungere che questo patrimonio separato è insensibile, nei limiti fissati dall'art. 639, al fallimento dell'armatore sopravvenuto. E' questa una norma, che richiede, per la sua complessità, qualche chiarimento: il concetto, dal quale il codice è partito, consiste in ciò che allorquando la somma limite è depositata o è integrata, si verifica una certa qual separazione di essa dal patrimonio dell'armatore, che il fallimento deve rispettare nel duplice senso che essa non può far parte della massa attiva fallimentare, e alla massa passiva del fallimento non possono partecipare i creditori soggetti a limitazione.

Il momento decisivo è rappresentato dal decorso infruttuoso del termine per le impugnazioni dello stato attivo, ovvero se le impugnazioni siano state proposte, dal passaggio in giudicato della sentenza che le rigettò, e, se esse sono accolte, dal deposito della somma ad integrazione. Ne segue che il deposito della somma eseguito in conformità dello stato attivo non è insensibile al fallimento se questo sia aperto prima della scadenza del termine delle impugnazioni, e, se queste siano proposte, prima del passaggio in giudicato della sentenza che le respinge, e, in fine, prima della integrazione se questa sia disposta a seguito dell'accoglimento delle impugnazioni e della formazione di un nuovo stato attivo: in queste ipotesi è evidente che la somma depositata entra a far parte della massa attiva fallimentare e i creditori, ancorchè soggetti a limitazione, sono costretti a partecipare al concorso fallimentare.

Per finire su questo argomento, che non mancherà di suscitare interessanti problemi in dottrina e nella pratica, la lettera dell'art. 639 permette di risolvere la questione se l'atto, con il quale l'armatore poi fallito si procaccia la somma depositata per attuare la limitazione del debito, sia insensibile alla revocatoria fallimentare, in senso affermativo, perchè la somma depositata non fa parte della massa attiva fallimentare, nè può esservi attratta con l'esercizio della revocatoria.

411. — La procedura di limitazione si svolge in una catena di termini l'un l'altro collegati, attraverso tre fasi, che per qualche tempo corrono parallele: eventuale opposizione alla sentenza di apertura (art. 627); formazione dello stato passivo, che si scinde, a sua volta, in due fasi, l'una sommaria avanti il giudice designato che, a seguito di essa, forma lo stato passivo (art. 634), e l'altra ordinaria che si svolge avanti il collegio investito della cognizione delle impugnazioni (articolo 636); formazione dello stato attivo, che si scinde in tre fasi, la prima sulla base della dichiarazione di valore dell'armatore, in conformità della quale il giudice designato dispone il deposito della somma limite (art. 629), la seconda, che, a seguito di accertamenti tecnici, può dar luogo alla revisione della dichiarazione dell'armatore, e, comunque, si conclude con la formazione dello stato attivo ad opera del giudice designato (articoli 628, 630), e la terza che si svolge avanti il collegio investito della cognizione delle impugnazioni (art. 636).

Una volta divenuti definitivi lo stato attivo e passivo, la procedura entra nella fase finale di riparto, che è disciplinata dagli articoli 637 e 638.

Eccezionalmente, la procedura può arricchirsi di due fasi: la vendita della nave, a proposito della quale occorre avvertire che, dovendo esaurirsi almeno dieci giorni prima della formazione dello stato attivo, il giudice designato fisserà il primo incanto qualche giorno prima del termine fatale onde permettere l'esperimento di altri incanti in aumento o in ribasso; la esazione dei proventi, per la quale si fa luogo alla nomina di un liquidatore, le cui funzioni sono fissate dalle disposizioni del regolamento.

Benchè la procedura si svolga in più fasi spesso parallele e alcune volte successive, ho cercato di regolarle secondo un criterio logico che non è difficile rintracciare nella congerie dei termini e dei *modus procedendi*.

Prodromica a tutte le altre fasi è la definitività della sentenza di apertura, onde, se fosse lecito far capo ai soli dettami logici, l'opposizione alla sentenza di apertura dovrebbe impedire il porsi in movimento delle altre fasi, ma

questa formulazione avrebbe il pregio della coerenza, ma non quello della opportunità perchè la più infondata delle opposizioni, promossa in combutta con l'armatore, intralcerebbe la procedura con grave danno della massa passiva: ho perciò seguito una via di mezzo, sancendo che la sentenza di apertura ha, in pendnza dei termini dell'opposizione, efficacia esecutiva (art. 623) e che l'opposizione non sospende il procedimento, ma soggiungendo che il giudice designato a seguito dell'opposizione, può disporre con ordinanza la sospensione del procedimento fino a che non sia pronunciata sull'opposizione sentenza passata in giudicato (art. 627, secondo comma).

La formazione dello stato attivo e passivo ad opera del giudice designato si svolge di pari passo, nel senso che unico è il termine entro il quale si devè procedere al deposito in cancelleria dei due stati e questo parallelismo diviene unità nella fase contenziosa, nella quale le impugnazioni dei due stati sono trattate e decise insieme (art. 636). Tuttavia la formazione dello stato attivo è incomparabilmente più laboriosa di quella dello stato passivo, con la conseguenza che il giudice può sospendere, durante il termine fissato per la redazione della stima, il procedimento (art. 628), ove ritenga opportuno disporre accertamenti tecnici per la revisione del valore della nave dichiarato dall'armatore o sulla consistenza e l'ammontare del nolo e degli altri proventi.

Poichè la determinazione della massa attiva si svolge progressivamente, il nuovo codice cura che l'armatore non tragga da questa circostanza incentivo per procrastinare il deposito della somma limite: entro tre giorni dalla sentenza di apertura o dal deposito tardivo della dichiarazione di valore, autorizzato ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 621, il giudice designato fissa il termine non superiore a cinque giorni, e le modalità del deposito della somma limite computata sulla base delle indicazioni e dei documenti presentati dall'armatore, nonchè di una congrua somma per le spese del procedimento (art. 629); se l'ammontare dello stato attivo eccede, a seguito degli accertamenti tecnici, la somma limite provvisoriamente determinata sulla base della dichiarazione dell'armatore, il giudice designato ne ordina la integrazione entro un termine non superiore a cinque (art. 630); infine, se a seguito dell'accoglimento delle impugnazioni la somma accertata nel nuovo stato attivo risulta superiore a quella precedentemente determinata, il giudice designato ordina la integrazione entro un termine non superiore a cinque giorni (art. 636).

412. — La mancata osservanza dell'obbligo di depositare la somma limite e di integrarla fornisce la messe maggiore alla decadenza dal beneficio della limitazione: accanto ad essa l'art. 640 ne ravvisa altre ipotesi nella inesatta indicazione o omissione, dolose o gravemente colpose, di proventi della spedizione, e nell'occultamento della nave e nell'intralcio frapposto all'opera dell'esperto prescelto per gli accertamenti tecnici necessari per la revisione della dichiarazione di valore dell'armatore.

La decadenza dal beneficio e il fallimento dell'armatore aperto prima dei momenti indicati nell'art. 639, dànno luogo alla estinzione del procedimento, la quale è disposta dal collegio, cui le parti sono rimesse dal giudice designato, con sentenza appellabile: l'art. 641 descrive minutamente il contenuto di questa pronuncia.

413. — Poichè la competenza spetta al pretore o al tribunale della circoscrizione, nella quale è il foro generale dell'armatore, a seconda che si tratti di navi minori e di galleggianti ovvero di navi maggiori (art. 620), nella prima ipotesi il pretore esercita tutti i poteri attribuiti al tribunale, al presidente e al giudice designato (art. 642).

414. — L'attuazione della limitazione del debito dell'armatore è regolata sul presupposto che essa sia disciplinata dalla legge sostanziale italiana, ma il diverso fondamento della legge regolatrice della responsabilità e del debito dell'armatore e della competenza giurisdizionale fan sì che il giudice italiano possa essere chiamato ad attuare la limitazione della responsabilità o del debito sulla base di una legge sostanziale straniera. Poichè le forme processuali sono regolate dalla *lex fori* non sarà lecito affermare che il giudice italiano debba, in tali ipotesi, applicare la legge processuale straniera: è soltanto da rilevare che la pratica applicazione della legge processuale italiana riuscirà semplificata, qualora la legge sostanziale indichi, ad es., criteri di determinazione della massa attiva più semplici di quelli adottati dal codice.

TITOLO V.

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI.

CAPO I.
Disposizioni generali.

415. — Il primo capo del titolo quinto (articoli 643 e 648) contiene alcune disposizioni comuni all'esecuzione forzata e alle misure cautelari.

Viene per primo l'art. 643, che, mentre per il sequestro giudiziario e conservativo rinvia al codice di procedura civile, dispone che l'esecuzione forzata è promossa avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali la nave o il galleggiante si trova, a seconda che oggetto ne siano navi maggiori ovvero navi minori o galleggianti. La norma è frutto di larga discussione perchè fin dall'inizio dei lavori preparatori, si erano delineate due opinioni: l'una che intendeva determinare la competenza sulla base del luogo di iscrizione della nave e l'altra che intendeva fissarla nel luogo nel quale si trova la nave al momento del pignoramento. Valide erano le ragioni addotte *hinc inde*: a sostegno della prima opinione si poneva in rilievo il complesso sistema di pubblicità navale, il quale avrebbe giustificato lo svolgimento dell'esecuzione forzata nel luogo in cui quella pubblicità si effettua; a sostegno della seconda si osservava che condizione indispensabile per il risultato utile dell'incanto era che questo si svolgesse nel luogo in cui aveva avuto inizio la procedura di esecuzione. Ho accolto la seconda tesi, che trovasi appunto codificata nell'art. 643.

416. — L'art. 644 dispone che possono formare oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari le navi e i galleggianti, i loro carati e le loro pertinenze separabili.

Per quel che concerne le navi, le eccezioni apportate a questo principio generale dall'art. 645 sono varie e suggerite da ragioni diverse: anzitutto le navi da guerra (comprese quelle in costruzione per conto della marina militare nazionale) per la loro qualità di beni pubblici; poi le navi indicate nelle lettere *b*) e *c*), per la loro qualità di beni di interesse nazionale, donde la opportunità dell'autorizzazione del ministro per le comunicazioni preventiva all'espropriazione forzata (e cioè prima del pignoramento) e alle misure cautelari (provvedimento di autorizzazione); infine le navi e i galleggianti pronti per partire o in corso di navigazione, purchè non si tratti di debiti per causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono, perchè, entro questi limiti, l'interesse dei caricatori deve prevalere su quello dei creditori del proprietario.

Per quel che concerne i carati, il secondo comma dell'art. 644 permette che, anche quando non tutti i carati della

nave appartengono al debitore, possano esser disposti il sequestro e il pignoramento dell'intera nave, purchè la quota del proprietario debitore ecceda la metà: con ciò non si esclude che possa formare oggetto di sequestro o di vendita il carato, come del resto deriva dall'art. 600, secondo comma del codice di procedura civile per le quote indivise, ma, allo scopo di sostituire al debitore l'aggiudicatario, che può riuscire malviso agli altri comproprietari, soltanto in casi eccezionali, si ammette che, quando il debitore è proprietario di una quota eccedente la metà, si possa far luogo al sequestro e al pignoramento dell'intera nave. Ma all'infuori di questo caso eccezionalissimo, sta il principio generale, per il quale la esecuzione forzata e le misure cautelari colpiscono soltanto i beni del debitore e quelli dei terzi vincolati alla garanzia dei creditori. Comunque, gli espedienti apprestati per tutelare nel migliore dei modi gli interessi di chi è comproprietario per quota minore della metà, e non debitore, sono i seguenti: anzitutto debbono essere sentiti dal giudice competente i comproprietari non debitori; il diritto, poi, spettante ai comproprietari non debitori sui carati ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso nelle spese delle procedure esecutive o cautelari.

417. — L'art. 646 tutela convenientemente gli interessi dei creditori al fine di impedire che la nave sfugga alla sanzione esecutiva e cautelare: si noti bene che si tratta di provvedimenti, i quali producono i loro effetti non già in linea di diritto (chè il pignoramento e il sequestro rendono inefficaci in pregiudizio della sanzione in atto i successivi atti di disposizione), ma in fatto. Ciò spiega perchè essi possono essere adottati non solo dal giudice, ma anche dal comandante del porto e, ove trattisi di navigazione interna, dall'autorità di polizia giudiziaria.

418. — Sugli articoli 647 e 648, che disciplinano il precetto occorre tener presente che, a causa del diverso termine fissato per il pagamento non coattivo, il precetto ordinario non può essere utilizzato per la espropriazione navale e viceversa. Per il resto il precetto è regolato dalle corrispondenti disposizioni del codice di procedura civile, alle quali rinvia l'articolo 647.

419. — Infine, fra le disposizioni generali possono essere, in sostanza, menzionate le norme relative alla espropriazione e al sequestro in odio del terzo proprietario e del proprietario non armatore (articoli 670, 683 secondo comma), che non sono state inserite nel primo capo del titolo quinto soltanto per non appesantirne la formulazione. Si tratta di disposizioni assai notevoli, perchè, riprendendo idee svolte in dottrina, equiparano, almeno ai fini della esecuzione forzata e delle misure cautelari, al terzo proprietario il proprietario della nave non armatore, responsabile per debiti dell'armatore assistiti da privilegio su la nave. Alla stregua di quanto dispongono gli articoli 602 a 604 del codice di procedura civile, che l'art. 670, in massima parte, riproduce senza peraltro ripetere la definizione di terzo proprietario, il titolo esecutivo ed il precetto debbono essere notificati all'armatore non proprietario e al proprietario non armatore, al quale ultimo si applicano tutte le disposizioni relative al debitore, esclusione fatta del divieto di concorrere all'asta, ma il pignoramento e in genere gli atti dell'espropriazione si compiono nei confronti del proprietario non armatore, che è, in sostanza, il soggetto espropriato. Il codice, che riproduce, *sicut et in quantum*, le regole contenute nell'art. 670 per il sequestro (art. 683, 2° comma), non ha voluto, peraltro, vincolare gli sviluppi futuri della dottrina, ed ha fissato la identificazione fra terzo proprietario e proprietario non armatore non a tutti gli effetti e cioè anche nei rapporti interni con l'armatore non proprietario, ma soltanto ai fini dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari.

CAPO II.

Del procedimento di espropriazione forzata.

420. — La espropriazione forzata della nave è modellata su le regole del codice di procedura civile, relative alla espropriazione immobiliare, alle quali ho rinviato senz'altro per quel che concerne la esecuzione per consegna o rilascio della nave e la estinzione e la sospensione dei processi di esecuzione (art. 672), l'intervento dei creditori (art. 653, secondo comma), l'istruzione delle opposizioni alla esecuzione (articolo 667), e i provvedimenti del giudice investito delle opposizioni agli atti esecutivi (art. 668, secondo comma).

In altro caso (opposizioni di terzi), il rinvio al codice di procedura civile non è integrale e merita, quindi, di essere illustrato. Dispone, infatti, l'art. 669, secondo comma, che all'opposizione di terzo si applicano gli articoli 621 e 622 del codice di procedura e non anche l'art. 620, che regola la così detta opposizione tardiva sul prezzo da parte dell'asserito titolare di diritti reali di godimento: questa norma mi è sembrata inconciliabile con il regime di bene mobile registrato, applicato alla nave.

In altri casi, il nuovo codice si distacca decisamente dal codice di procedura civile; la menzione di essi pare opportuna e, comunque, più utile della descrizione del *modus procedendi*.

In correlazione con quanto dispone l'art. 645, il pignoramento deve contenere anche la intimazione al comandante della nave di non farla partire, o, se oggetto della espropriazione è una nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo; inoltre, se si tratta di nave in corso di navigazione, del pignoramento si può dal giudice competente autorizzare la notificazione al comandante non soltanto per mezzo di telegramma collazionato con avviso di ricevimento, ma anche mediante comunicazione radiotelegrafica degli estremi (art. 650). Non occorre illustrare la *ratio* di queste differenze, rese necessarie dal fatto tecnico disciplinato.

421. — In considerazione di ciò che il valore della nave non può essere determinato sulla base di criteri legali, la istruzione della vendita della nave è più difficile e, quindi, meritevole di più completa e precisa disciplina di quella disposta per la vendita immobiliare dal codice di procedura civile. Anzitutto il ricorso, che può essere proposto dal creditore pignorante o da uno dei creditori muniti di titolo esecutivo, deve essere, preliminarmente, notificato al debitore, ai creditori ipotecari e intervenuti; costoro sono invitati a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita (art. 653). Il giudice competente ai sensi dell'art. 643, poi fissa un termine per il deposito della relazione di stima (art. 654) e, sulla base di questa e delle osservazioni scritte dal creditori e, in genere, del fascicolo di esecuzione, dispone la vendita all'incanto, dopo avere sentiti il debitore, il creditore precettante e istante, i creditori ipotecari e intervenuti, nonchè il console dello Stato di cui la nave straniera batte bandiera (art. 655). La ordinanza di vendita, infine, è pubblicata e notificata ai sensi dell'art. 657.

La formazione del fascicolo di esecuzione e la nomina del giudice dell'esecuzione sono procrastinate rispetto al codice di procedura civile, dal deposito dell'atto di pignoramento al deposito del ricorso per l'ordinanza di vendita (art. 649, primo

comma; art. 654, primo comma). Mi hanno convinto della convenienza di questa particolarità anzitutto la considerazione che la presenza di un magistrato, tutto dedicato alla procedura di espropriazione come il giudice dell'esecuzione, è necessaria sol quando il processo esecutivo volge verso la ordinanza di vendita, e poi la opportunità di non gravare di altro lavoro le cancellerie.

422. — La vendita con incanto non è in posizione di alternatività con la vendita senza incanto, ma a quest'ultima si addiviene sol dopo che l'incanto, pur essendo stato ridotto il prezzo del quaranta per cento rispetto al prezzo base, sia andato deserto per mancanza di offerte. Mi è sembrato, infatti, che le peculiarità economiche della nave non siano convenientemente poste in luce e sfruttate nell'interesse dei creditori e dello stesso debitore se non con la vendita all'incanto, rispetto alla quale la vendita senza incanto dovrebbe rappresentare l'*ultima ratio.*

423. — Anche gli effetti della inadempienza dell'aggiudicatario sono regolati in modo completo (art. 666): non solo della differenza in meno l'aggiudicatario che non ha versato il prezzo è responsabile, ma il giudice dell'esecuzione, sulla istanza di un creditore intervenuto il quale, per l'art. 90 del codice di procedura civile, è tenuto ad anticipare le spese, salva, s'intende, la prededuzione sul prezzo, può emettere a carico dell'aggiudicatario inadempiente decreto di ingiunzione a versare la differenza entro il termine di cinque giorni e nei modi indicati per i depositi giudiziari; l'aggiudicatario, peraltro, non è sfornito di difesa, perchè può proporre opposizione nei confronti del creditore istante. In tal modo l'interesse del creditore intervenuto è utilizzato a beneficio dell'intera massa passiva.

424. — Il principio della purgazione della nave dai diritti reali di garanzia in conseguenza del versamento del prezzo, si attua attraverso l'ordine diretto, nel decreto di trasferimento, all'ufficio competente di cancellare le trascrizioni delle ipoteche e dei pignoramenti, se si tratta di vendita di nave (art. 664), e di ridurle ai carati che non formano oggetto di espropriazione, se si tratta di vendita di carati (art. 665). A proposito di quest'ultima norma, è appena il caso di osservare che essa va intesa non già nel senso che si deroghi al principio della indivisibilità della ipoteca, ma nel senso che, salvo rimanendo il diritto spettante al creditore, che ha iscritto ipoteca su l'intera nave, pur essendo suo debitore uno solo dei caratisti, di ottenere la collocazione sul prezzo per l'intero credito, i carati sono trasferiti all'aggiudicatario liberi da oneri di garanzia reale.

425. — Nell'art. 652, che è opportunamente integrato dalle vendita delle pertinenze separabili, rinviando genericamente alle norme del codice di procedura civile riguardanti la espropriazione di cose mobili. Ma la espropriazione delle pertinenze separabili diviene autonoma rispetto a quella, che investe la intera nave, solo dopo che il pignoramento indipendente di essa sia stato autorizzato dal pretore della circoscrizione, nella quale si trova la nave, sentiti i creditori ipotecari, ai quali ben può riconoscersi un interesse legittimo a che la espropriazione delle pertinenze separabili si svolga in una con quella della nave. Vale a dire che il precetto è uno ed unico per la nave e, quindi, per le pertinenze separabili e che non sarebbe concepibile un precetto, che preavvertisse il debitore della espropriazione delle sole pertinenze.

426. — Nell'art. 652, che è opportunamente integrato dalle disposizioni del regolamento, ho disciplinata l'amministrazione della nave pignorata e, per il rinvio di cui all'art. 685, di quella sequestrata.

Alla stregua di quanto dispone il codice di procedura civile, l'amministrazione forzata non è un mezzo di sanzione autonomo e indipendente rispetto alla espropriazione, ma, mentre per gli articoli 591 a 595 del codice di procedura civile si giunge alla amministrazione giudiziaria solo dopo che l'incanto sia andato deserto e il giudice dell'esecuzione non intenda accogliere la istanza di assegnazione, l'amministrazione della nave può essere disposta non appena sia stato praticato il pignoramento. L'istanza, volta ad ottenere l'autorizzazione alla vendita, non sospende, di solito, la decorrenza del termine d'inefficacia del pignoramento, ma, poichè per l'art. 654, secondo comma « se siano stati osservati gli adempimenti di cui all'art. 652, secondo comma, non si fa luogo alla nomina dell'esperto, se non dopo dieci e non oltre trenta giorni dal compimento del viaggio », il giudice competente soprassiede alla designazione dell'esperto e si limita a nominare il giudice dell'esecuzione, al quale spetta di dirigere normalmente l'amministrazione della nave.

Delineato in tal modo il rapporto fra espropriazione e amministrazione, è facile dedurne che la seconda rappresenta sempre un espediente, la cui utilizzazione fa sì che la nave non rimanga, nelle more della procedura esecutiva, inoperosa, ma può costituire in alcuni casi un opportuno sostitutivo della espropriazione qualora i proventi dei viaggi, il cui svolgimento è stato autorizzato, siano sufficienti a soddisfare il creditore procedente e gli intervenuti, e sia quindi svuotata di pratico interesse la iniziativa di chi vuol condurre il procedimento di espropriazione fino in fondo.

La grande importanza dell'istituto spiega perchè di esso abbia voluto dare, nell'art. 652 e nel regolamento, una disciplina assai più circostanziata di quella dettata dall'art. 882 del codice di commercio abrogato.

In un primo tempo si era pensato di subordinare l'autorizzazione al parere favorevole di tutti i creditori ipotecari, di tenere costoro responsabili, insieme con il creditore richiedente, dei danni derivanti dal deterioramento o dalla perdita della nave, ma è poi prevalso il criterio di sostituire a questa duplice garanzia l'obbligo di stipulare adeguata assicurazione. Con ciò non s'intende, naturalmente, svalutare l'opinione dei creditori ipotecari, i quali debbono essere sentiti dal giudice dell'esecuzione prima di decidere sulla convenienza di autorizzare la esecuzione dei viaggi. Rimane poi fermo che il viaggio non può essere incominciato sino a che l'ordinanza di autorizzazione non sia stata resa pubblica, e il richiedente non abbia anticipato, nei modi indicati per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e condurre a termine il viaggio.

La liquidazione dei risultati del viaggio è accuratamente disciplinata.

Il nolo, dedotte le spese da rimborsare, nei limiti dell'effettuato deposito, va in aumento del prezzo dell'aggiudicazione, seppure, come si è avvertito, non sia di tale entità da giustificare l'abbandono della procedura esecutiva. Al fine di rendere più spedita la riscossione del nolo e degli accessori, il giudice dell'esecuzione o, se questi non è stato nominato, il capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione può emettere, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, i quali, come è ovvio, sono tenuti per l'art. 90 del codice di procedura ad anticipare le spese, a carico dei debitori di quei valori, decreto d'ingiunzione, semprechè non vi sia stata surroga dell'assicuratore, nel qual caso, soltanto quest'ultimo sarebbe tenuto nei limiti dell'indennità assicurativa. Al fine

di troncare questioni che in pratica potrebbero sorgere sulla legittimazione passiva (la quale, in mancanza di norma espressa, spetterebbe a tutti i creditori intervenuti), ho considerata l'opportunità di far procedere da parte del giudice alla nomina di un curatore della nave (che potrà essere anche uno dei creditori o il debitore), nei confronti del quale va proposta la opposizione alla ingiunzione. Sempre al fine di rendere più semplice la liquidazione, i crediti per gli accessori e i valori possono essere ceduti per contanti dal giudice a chi ne faccia richiesta; il prezzo della cessione va in aumento del prezzo della aggiudicazione. Se invece il risultato economico del viaggio è stato tanto sfavorevole da chiudersi in passivo, il creditore richiedente è tenuto per la differenza, alla liquidazione della quale si procede o mediante ingiunzione a pagare diretta al richiedente o mediante cessione di essa in contanti a chi ne faccia richiesta; si applicano le già illustrate regole in tema di nolo, accessori e valori.

CAPO III.

Della liberazione della nave dai privilegi e dalle ipoteche.

427. — Il terzo capo (articoli 673 a 679) disciplina la procedura di liberazione della nave dai privilegi e dalle ipoteche. Giova avvertire che non mi è stato possibile rinviare agli articoli 792 a 795 del codice di procedura civile e 2889 a 2898 del codice civile, per varie ragioni: il codice di procedura civile fa riferimento ai beni immobili, per i quali la determinazione del prezzo base dell'incanto avviene in applicazione di criteri legali, il sesto libro del codice civile si riferisce esclusivamente alle ipoteche, mentre su la nave gravano anche privilegi muniti di *jus persequendi adversus omnes*. In queste condizioni, il rinvio parziale e con necessarie modifiche a quelle norme avrebbe dato luogo a inevitabili inconvenienti: di qui la opportunità di regolare *funditus* la materia. Ma tale divisamento, una volta adottato, mi ha indotto a rendere ancora più semplici le norme dettate dal codice di procedura per la liberazione degli immobili e a ridurre al minimo l'intervento del giudice.

L'art. 673 differisce dall'art. 2889, primo comma del codice civile, solo per ciò che vi si fa menzione, accanto alle ipoteche trascritte prima della trascrizione del titolo dell'acquirente, dei privilegi per crediti sorti dopo questa data. L'art. 674 riproduce quasi alla lettera l'art. 2889, secondo comma del codice civile: con ciò, la istanza di liberazione, in tanto paralizza quella di vendita, in quanto sia avanzata nel prescritto termine di trenta giorni. L'art. 675 differisce dagli articoli 2890 del codice civile e 792, primo comma del codice di procedura per ciò che non si richiede la determinazione delle modalità di deposito del prezzo da parte dell'autorità giudiziaria: il terzo acquirente può limitarsi a menzionare nell'istanza per la liberazione (n. 6) l'offerta di depositare entro trenta giorni dalla notificazione e dalla inserzione il prezzo convenuto o il valore dichiarato. L'art. 676 non differisce, se non nella forma, dagli articoli 2891 del codice civile e 795 del codice di procedura. L'art. 677 riproduce con qualche variante di forma, gli articoli 2893 del codice civile e 794 del codice di procedura. L'art. 678 riproduce gli articoli 2896 e 2897 del codice civile, e lo stesso deve dirsi per l'art. 678 rispetto all'art. 2894 del codice civile.

CAPO IV.

Della distribuzione del prezzo.

428. — Il quarto capo (articoli 680 e 681), mediante opportuni rinvii regola la distribuzione del prezzo depositato per la liberazione della nave e ricavato dalla vendita forzata della nave o dei carati, alla quale si applicano le regole dettate negli articoli 510 a 512, 596 a 598 del codice di procedura; alla distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose già costituenti pertinenze separabili, invece, si applicano le norme del codice di procedura civile riguardanti la distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose mobili (art. 681).

Poichè nella procedura di liberazione manca, prima del deposito del prezzo, la designazione del giudice dell'esecuzione, il primo comma dell'art. 680 impone al terzo acquirente, che deposita l'elenco dei creditori presso la cancelleria del giudice competente ai sensi dell'art. 643, di promuoverne la nomina.

Il secondo comma dell'art. 680 determina la legittimazione dei comproprietari non debitori, i cui carati sono espropriati nel caso di cui al secondo comma dell'art. 644, a partecipare alla distribuzione del prezzo mediante il deposito della domanda, e degli atti e documenti giustificativi dei loro diritti.

Infine il terzo comma dell'art. 680, ricollegandosi all'art. 654, dispone che la distribuzione del prezzo ricavato dalla aggiudicazione non sia sospesa per il ritardo del deposito del nolo o dei proventi, alla distribuzione dei quali può procedersi separatamente.

CAPO V.

Dei procedimenti cautelari.

429. — Il quinto capo (articoli 682 a 686) contiene alcune disposizioni speciali per il sequestro giudiziario e conservativo della nave o dei carati di nave: fermo restando il rinvio al codice di procedura civile (art. 686), il provvedimento di autorizzazione deve contenere fra l'altro l'intimazione al comandante della nave di non farla partire e, se si tratti di nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo (art. 682).

PARTE SECONDA

DELLA NAVIGAZIONE AEREA

LIBRO PRIMO.

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione

TITOLO I.

DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE.

430. — Il libro primo della parte seconda, dedicata alla disciplina della navigazione aerea, tratta dell'ordinamento amministrativo della navigazione aerea, e nel titolo primo determina gli organi, migliorando ed integrando le corrispondenti norme della legislazione finora vigente.

Ho cercato di dare alla materia una più logica sistemazione, anche nei confronti dei precedenti progetti; ed ho precisato, meglio di quanto non facesse la legislazione abrogata, la divisione del territorio del Regno nei riguardi dell'amministrazione aeronautica.

L'organo più alto di tale amministrazione è il Ministro dell'aeronautica (art. 687). Il territorio del Regno è diviso in compartimenti ed in circoscrizioni di aeroporto. Al compartimento è preposto un ispettore di traffico aereo. L'istituzione di questo nuovo organo locale risponde alle esigenze determinate dallo sviluppo dell'aviazione civile. Alla circoscrizione di aeroporto è preposto un direttore di aeroporto (art. 688). Si è adottata questa denominazione, prevalsa nella pratica e già

consacrata da leggi speciali, in luogo dell'altra di « comandante di aeroporto », originariamente usata dal regolamento del 1925, poichè quest'ultima meglio si addice alle autorità preposte agli aeroporti militari.

431. — L'art. 689 determina genericamente le funzioni degli organi preposti al compartimento ed alla circoscrizione di aeroporto, e quelle dei delegati di aeroporto e di campo di fortuna, ai quali è demandata la vigilanza sull'attività che si svolge negli aerodromi privati.

Per quanto concerne il direttore di aeroporto, piuttosto che dare un elenco delle sue attribuzioni, come faceva la legislazione abrogata, ho preferito precisare tali attribuzioni di volta in volta nella sede opportuna, dove è disciplinata la materia, alla quale ciascuna attribuzione si riferisce; sembrandomi questo criterio più corretto che quello di formulare un elenco, necessariamente sommario ed incompleto.

L'art. 691 ripete per la navigazione aerea la corrispondente norma della parte prima, secondo la quale la vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionali all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

432. — Un'apposita norma, colmando una lacuna del precedente ordinamento, regola il concorso di competenze dell'autorità marittima e di quella aeronautica negli aeroporti situati nell'interno dei porti marittimi. In tali aeroporti, la vigilanza sulla sosta e sulla circolazione di navi, di galleggianti e di aeromobili, è esercitata dal direttore dell'aeroporto d'accordo con il comandante del porto (art. 690).

TITOLO II.

DEI BENI PUBBLICI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE.

433. — Sono collocate in questo titolo le norme sul demanio aeronautico, che hanno ricevuto nel codice una più completa ed organica sistemazione.

In conformità dei voti della dottrina e sull'esempio delle più moderne legislazioni, ho adottato il termine « aerodromo » per indicare ogni località, predisposta per la partenza e l'approdo di aeromobili, eliminando così un'impropietà della legislazione abrogata, che anche in questa generica significazione usava il termine di « aeroporto ». Secondo la sua accezione tecnica, « aeroporto » è un aerodromo opportunamente attrezzato per lo stazionamento ed il ricovero degli aeromobili.

Ho compreso fra i beni del demanio aeronautico, in considerazione della loro destinazione ad un fine di pubblico interesse, ovvero all'uso pubblico: *a*) gli aerodromi militari e gli aerodromi civili istituiti dallo Stato; *b*) ogni costruzione ed impianto statale adibito al servizio della navigazione aerea (art. 692). La elencazione di tali beni risulta così più comprensiva di quella, peraltro meramente indicativa, del codice civile, che nell'art. 822 accenna unicamente agli aerodromi appartenenti allo Stato.

434. —L'art. 693, riproducendo con una più ampia previsione la disposizione dell'art. 10, terzo comma, del fondamentale R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, dispone che sono considerate ad ogni effetto di pubblico interesse le opere, necessarie all'istituzione e all'ampliamento, da parte dello Stato, di aerodromi e di altri impianti aeronautici, da destinarsi a servizi statali o al traffico aereo. Per dare agli interessati una maggiore garenzia, ho disposto che la dichiarazione della necessità dell'opera debba essere fatta con decreto del Ministro per l'aeronautica. Ciò non impedisce, naturalmente, che tale dichiarazione possa essere contenuta nello stesso decreto, che dispone l'impianto dell'aeodromo o di altro apprestamento terrestre.

435. — Nella disciplina delle concessioni di beni del demanio aeronautico mi sono limitato a dettare soltanto le norme rese necessarie dal diverso ordinamento amministrativo o da particolari esigenze della materia, rinviando per il rimanente alle disposizioni della parte prima.

Come ho già altrove accennato, la concezione unitaria del diritto della navigazione acquea ed aerea, attuata dal codice e ribadita nell'art. 1 delle disposizioni preliminari, mi avrebbe consentito di presupporre implicitamente richiamate per la materia aeronautica le norme marittime, rispondenti alle medesime esigenze, e di astenermi da un espresso rinvio. Il sistema adottato risponde quindi unicamente ad una esigenza di maggiore chiarezza.

Ispirandomi a queste direttive, ho innanzitutto determinato le autorità competenti a fare le concessioni; esse sono il Ministro per l'aeronautica, il quale deve procedere di concerto con il Ministro per le finanze, per le concessioni di parti di suolo degli aerodromi, al fine di impiantarvi aviorimesse o altri edifici o installazioni da adibirsi a scopi attinenti al traffico aereo; l'ispettore di traffico aereo per le concessioni in uso di aviorimesse o di altri edifici esistenti negli aerodromi statali (articoli 694 e 695). La diversa entità delle concessioni giustifica l'assegnazione delle relative competenze ad organi diversi.

436. — Relativamente alla misura del canone per le concessioni in uso di aviorimesse o di altri edifici, in conformità delle proposte delle amministrazioni interessate, ho disposto che essa sia stabilita dall'intendente di finanza competente, d'accordo con l'amministrazione aeronautica e con il richiedente; in caso di disaccordo fra questi organi dell'amministrazione, ovvero fra essi e il richiedente, provvede il Ministro per le finanze (art. 696).

437. — Nell'art. 697 ho disciplinato la revoca delle concessioni, seguendo gli stessi criteri accolti per le concessioni marittime. In conformità dei principii, la revoca è in ogni caso subordinata al ricorso di motivi di pubblico interesse; ma, data la maggiore entità delle concessioni previste dall'art. 694, anche nei riguardi di esse, come per le concessioni marittime indicate dall'art. 42 secondo comma, mi è sembrato opportuno stabilire l'obbligo dell'amministrazione di specificare nel provvedimento di revoca i motivi determinanti.

438. — L'art. 698 enuncia una funzione del direttore di aeroporto, attinente alla materia regolata dal titolo in esame; quella, cioè, di vigilare sull'attività esplicata dai concessionari, nell'ambito di ciascuna circoscrizione. Tale norma è intesa ad assicurare in materia un controllo adeguato e penetrante da parte dell'organo locale, al quale è demandato l'esercizio della attività amministrativa nella circoscrizione di aeroporto.

439. — Per quanto non è disposto nel titolo in esame ho rinviato, applicando il criterio poco sopra accennato, alle norme marittime del corrispondente titolo.

TITOLO III

DELL'ORDINAMENTO E DELLA POLIZIA DEGLI AERODROMI.

440. — Ho raccolto in questo titolo le norme relative all'uso degli aerodromi statali, all'impianto e all'esercizio degli aerodromi e delle altre opere aeronautiche private, ai vincoli alla proprietà privata, sita in vicinanza di aerodromi o di impianti aeronautici, e infine, alla polizia degli aerodromi. In tal modo si viene a porre una disciplina organica relativa all'istituzione

delle opere aeronautiche, e si apprestano i mezzi idonei per il funzionamento di queste; si regolano altresì i rapporti con la proprietà privata, imponendo le limitazioni necessarie per le esigenze della navigazione; sempre in rapporto a tali esigenze infine si fissano i poteri di polizia dell'autorità aeronautica locale.

CAPO I.

Dell'uso degli aerodromi statali.

441. — Nel primo articolo di questo capo (art. 700) sono posti gli estremi per la distinzione fra gli aeroporti e i campi di volo statali aperti al traffico aereo civile e quelli adibiti ad usi speciali. L'art. 700 dichiara aperti al traffico aereo civile: *a*) gli aeroporti e i campi di volo civili, istituiti dallo Stato e adibiti permanentemenente al servizio della navigazione aerea; *b*) gli aeroporti e i campi di volo, designati dal Ministro per l'aeronautica. Ho così lasciato all'amministrazione un ampio potere discrezionale, avvalendosi del quale essa potrà, in considerazione delle concrete esigenze, aprire al traffico anche aerodromi destinati ad usi speciali, quali ad esempio gli aerodromi militari.

La distinzione assume un rilievo pratico notevole, poichè soltanto negli aeroporti aperti al traffico civile sono ammessi tutti gli aeromobili (ad accezione degli alianti) nazionali, e gli aeromobili stranieri a condizione di reciprocità, o quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali (art. 702, primo comma). E' fatta salva, tuttavia, la facoltà del Ministro per l'aeronautica di concedere agli aeromobili stranieri, al di fuori dei casi indicati, temporanee autorizzazioni per l'uso di aeroporti nazionali. Da questa norma, formulata in maniera più precisa di quella corrispondente della legislazione abrogata (art. 8 reg. navig. aerea), la situazione degli aeromobili stranieri è regolata in conformità degli stessi principii accolti dal codice in tema di sorvolo inoffensivo (art. 794 cpv.).

442. — Ho rinviato al regolamento, che è la sede più adeguata, la disciplina dei diritti da corrispondersi per l'uso degli aeroporti statali. Mi è parso tuttavia opportuno disporre nel codice (art. 701 cpv.) che tali diritti comprendono il corrispettivo delle prestazioni del personale, secondo le norme del regolamento.

443. — Gli articoli 702 e 703 regolano rispettivamente l'uso dei campi di fortuna e dei campi di volo statali. I campi di fortuna sono predisposti per l'approdo e la partenza degli aeromobili che durante la navigazione siano costretti ad un atterramento forzato; i campi di volo per la partenza e l'approdo degli alianti. Anche per i campi di volo, aperti al traffico aereo, ho subordinato l'ammissione di alianti stranieri alla condizione della reciprocità (art. 703 cpv.).

CAPO II.

Degli aerodromi e degli altri impianti aeronautici privati.

444. — Ho sistemato in questo capo, precisando ed integrando la legislazione abrogata, le norme sull'impianto, la gestione e l'uso degli aerodromi e degli altri apprestamenti aeronautici privati.

Il rilevante interesse dello Stato che questi delicati strumenti del traffico aereo siano in mano di persone, che offrano le necessarie garanzie, giustifica il principio secondo il quale l'istituzione, da parte di privati, di aeroporti, campi di fortuna, campi di volo e di altri impianti aeronautici è sottoposta alla preventiva autorizzazione del Ministro per l'aeronautica. Mantenendo questo principio, sancito già dall'articolo 10 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, ho disposto che l'autorizzazione abilita ad un tempo all'esercizio dell'aerodromo o dell'impianto (art. 704). Tale abilitazione naturalmente presuppone che l'aerodromo o l'impianto venga predisposto in conformità del piano approvato dal Ministro all'atto dell'autorizzazione.

445. — La rispettiva competenza del direttore di aeroporto della circoscrizione e degli organi, preposti agli aerodromi privati, è precisata dall'art. 705. La vigilanza sull'attività esplicata, in base all'autorizzazione, dall'esercente dell'aerodromo privato, è esercitata dal delegato di aeroporto o dal delegato di campo di fortuna negli aerodromi, ai quali tali organi sono preposti; spetta invece al direttore di aeroporto per gli altri aerodromi della circoscrizione. Del pari il direttore di aeroporto esercita la vigilanza sull'attività esplicata relativamente ad altri impianti aeronautici della circoscrizione.

446. — Per gli impianti radioelettrici, si è mantenuta la norma dell'art. 53-*bis* del regolamento per la navigazione aerea, secondo la quale detti impianti sono sottoposti al controllo tecnico dei Ministri per le comunicazioni e per l'aeronautica, che ne stabiliscono di accordo le modalità di installazione e di uso (art. 706).

447. — Per finalità amministrative ho disposto che degli aerodromi e degli altri impianti privati debba essere tenuto un registro presso il Ministero per l'aeronautica. Questo registro offrirà una visione particolareggiata dei vari impianti e degli apprestamenti in genere, allestiti da privati. Esigenze di completezza mi hanno indotto a prescrivere che in tale registro siano annotati gli atti e i fatti relativi al trasferimento della proprietà o dell'esercizio dell'aerodromo o dell'impianto. Lo scopo essenzialmente amministrativo del registro non è di ostacolo a che i privati vi attingano le notizie necessarie; e pertanto il detto registro è ostensibile a chiunque ne faccia richiesta (art. 707).

448. — L'art. 708, relativo all'uso degli aerodromi privati ripete la corrispondente disposizione del regolamento 1925, opportunamente migliorata dal punto di vista formale. Se l'aerodromo non è aperto al traffico, per l'uso di esso al di fuori del caso di necessità, è necessario il consenso dell'esercente dell'aerodromo. A questo principio tuttavia la considerazione delle superiori esigenze di pubblico interesse hanno indotto a porre un temperamento, enunciato nel capoverso del successivo art. 709. Per tali esigenze, il ministro per l'aeronautica può dichiarare di ufficio aperti al traffico civile determinati aerodromi privati, secondo le modalità che verranno stabilite dal regolamento.

Nel caso che l'esercente dell'aerodromo intenda di sua iniziativa destinare al traffico aereo un aerodromo, anteriormente adibito ad usi speciali, poichè l'autorizzazione, prevista dall'art. 704, si riferisce all'originaria destinazione dell'aerodromo, l'apertura al traffico aereo è sottoposta ad apposita autorizzazione del Ministro per l'aeronautica (art. 709, primo comma).

449. — Le stesse ragioni, per le quali è richiesta l'autorizzazione dell'autorità competente per l'istituzione e l'esercizio di aerodromi o di altri impianti privati, impongono di subordinare all'autorizzazione dell'autorità medesima l'alienazione, a qualsiasi titolo, la locazione di tali apprestamenti, la costituzione di usufrutto e la cessione dell'esercizio dei medesimi. Così disponendo negli articoli 710 e 711, che si uniformano alla esigenza sistematica di tener distinti e di rego-

lare separatamente i mutamenti relativi alla proprietà e quelli relativi all'esercizio, ho espressamente chiarito nel secondo comma dell'art. 711 che l'autorizzazione è necessaria anche nel caso di aggiudicazione in sede di esecuzione forzata; e, applicando un principio, già altrove seguito nel codice, ho stabilito che il silenzio della pubblica amministrazione debba interpretarsi come manifestazione di volontà negativa, se l'autorizzazione, nei casi in cui è richiesta, non viene data entro sessanta giorni.

Un diverso criterio ho seguito, meglio adeguato alle ipotesi considerate, per la successione a causa di morte nella proprietà o nell'usufrutto, ovvero nell'esercizio degli aerodromi e degli altri impianti privati. In tal caso, invero, non è richiesta una nuova autorizzazione, ma l'eredé o il legatario devono notificare la successione al Ministro per l'aeronautica entro quindici giorni dall'accettazione dell'eredità o dell'acquisto del legato. Entro tre mesi dalla notifica il Ministro ha facoltà di promuovere l'espropriazione per pubblico interesse, se il mutamento attiene alla proprietà, e di revocare l'autorizzazione ad esercitare l'aerodromo o l'impianto, se il mutamento concerne invece l'esercizio (articoli 710, secondo comma e 711, quarto comma).

450. — Per la revoca dell'autorizzazione, l'entità degli interessi privati in gioco mi ha indotto a richiedere anche qui la specifica indicazione, nel provvedimento, dei motivi determinanti (art. 712).

Da ultimo, coerentemente con il sistema generale seguito in questo capo, ho disposto che anche la cessazione dell'esercizio degli aerodromi e degli impianti è subordinata alla preventiva autorizzazione del Ministro per l'aeronautica. In seguito alla richiesta del privato, il Ministro ha la scelta, fra le soluzioni indicate dall'art. 713, di quella che meglio si addica alle esigenze concrete. A seconda dei casi pertanto egli può prescrivere un termine, prima del quale la cessazione non può aver luogo, ovvero provvedere al temporaneo esercizio diretto, dietro corresponsione al privato di una adeguata indennità, o infine promuovere l'espropriazione per pubblico interesse. Se il Ministro non provvede entro il termine di sessanta giorni, anche qui l'autorizzazione s'intende negata (art. 713).

CAPO III.

Dei vincoli alla proprietà privata.

451. — Sono raccolte in questo capo le norme sui vincoli alla proprietà privata ed in particolare a quella in vicinanza di aerodromi o di altri impianti aeronautici.

Alla disciplina, dettata dalla legge 23 giugno 1927, n. 1630, ho apportato notevoli miglioramenti, sostituendo con formule più precise e riassuntive l'analitica e confusa elencazione delle limitazioni ammesse, e cercando di sistemare la materia secondo un più rigoroso ordine logico. Mi sono preoccupato inoltre, per i vincoli di maggiore entità, di meglio garentire gli interessati, sottoponendo a forme più rigorose il provvedimento, che impone il vincolo.

L'art. 9 dell'accennata legge 1927 dichiarava soggette ad un'ampia serie di limitazioni le zone adiacenti ad aeroporti o a campi di fortuna, ed autorizzava poi il Ministro per l'aeronautica a disporre quelle eccezioni, che egli ritenesse di consentire. Più razionale mi è parso, invertendo questo criterio, stabilire che l'amministrazione determini, di volta in volta, le limitazioni necessarie; e mentre ho mantenuto la competenza del Ministro per quelle di più lieve entità, per quelle più gravi ho disposto che il Ministro stesso debba promuovere l'emanazione del decreto reale.

452. — Secondo queste direttive si sviluppa la disciplina dei vincoli alla proprietà, contenuta nel codice.

In rapporto alle varie situazioni di fatto, e alle relative esigenze concrete, i detti vincoli possono consistere: *a*) nel divieto di fare piantagioni, opere o costruzioni che ostacolino l'esercizio del volo o il funzionamento degli impianti; *b*) nell'obbligo di demolire costruzioni già esistenti, abbattere piantagioni e in genere modificare la consistenza dei fondi (articolo 714); *c*) nel divieto di impianto o di passaggio di linee elettriche e telegrafiche, di funivie o filovie (art. 716); *d*) nell'obbligo di collocare segnali su opere, costruzioni o piantagioni, che costituiscano intralcio alla navigazione aerea, e di adottare per tali opere o costruzioni le altre misure, indispensabili per la sicurezza della navigazione, che siano ordinate dal Ministro (art. 715). Quest'ultima disposizione colma una lacuna della legislazione abrogata, stabilendo a carico del proprietario alcuni particolari adempimenti, necessarii per le esigenze della navigazione. Il carattere delle misure da adottare, per ordine del Ministro, risulta chiaramente dal coordinamento logico con il precedente art. 714; deve trattarsi di misure, diverse da quelle previste in tale articolo, e di più lieve entità. Inoltre mentre i vincoli, sanciti dagli artt. 714 e 716 si riferiscono solo ai fondi, siti in vicinanza di aerodromi o di altri impianti aeronautici, i vincoli previsti nell'art. 715 sono stabiliti in rapporto a qualsiasi fondo.

Per i vincoli indicati nell'art. 714 l'ordine dell'amministrazione deve essere dato con decreto reale; per gli altri, è sufficiente un decreto del Ministro per l'aeronautica.

453. — La diversa entità dei vincoli giustifica il diverso trattamento disposto agli effetti dell'indennizzo.

L'ingiunzione di demolire costruzioni, abbattere piantagioni o modificare la consistenza dei fondi è determinata da motivi di interesse generale e impone all'interessato un sacrificio particolare, che per motivi di equità mi è sembrato opportuno risarcire entro i limiti e secondo i criteri relativi alla espropriazione per pubblico interesse. L'obbligo di collocare segnali importa l'apprestamento di opere speciali, ed è giusto pertanto che siano rimborsate all'interessato le spese per l'impianto, la manutenzione e l'esercizio di tali opere. L'adozione delle misure, ordinate dal Ministro, può importare un onere diverso, a seconda delle esigenze concrete e delle varie situazioni di fatto; ho rinviato perciò al regolamento la determinazione dei limiti, entro i quali un'indennità è dovuta, e delle modalità relative. Negli altri casi, in considerazione della più lieve entità delle limitazioni, imposte per l'interesse generale, ho stabilito infine che non è dovuto alcun indennizzo (articolo 717).

CAPO IV.

Della polizia degli aerodromi.

454. — Ho cercato di dare alla materia regolata in questo capo un più organico assetto ed una più conveniente sistemazione delle corrispondenti norme del regolamento per la navigazione aerea.

Anzitutto, ho meglio determinato le rispettive competenze del direttore di aeroporto e degli organi, ai quali è affidata la vigilanza sull'attività, che si svolge negli aerodromi privati. Il direttore esercita le funzioni di polizia nell'aeroporto in cui ha sede, nonchè, entro l'àmbito della circoscrizione, negli altri aerodromi statali e in quelli privati dove non siano delegati di aeroporto e di campo di fortuna; questi ultimi esercitano le dette funzioni negli aerodromi privati ai quali sono preposti (art. 718).

455. — Nelle norme successive ho specificamente enunciati i vari poteri di polizia del direttore di aeroporto, quale capo della circoscrizione e quale autorità preposta all'aeroporto, avendo cura che la distinzione, di notevole rilievo teorico, risultasse chiaramente dalla formulazione delle singole norme.

Come autorità preposta all'aeroporto, il direttore ha un complesso di poteri, che gli consentono un pronto e adeguato controllo dell'attività, che si svolge nell'aeroporto. In tale qualità, egli regola e vigila il movimento degli aeromobili nell'aeroporto, il carico, lo scarico e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco di passeggeri (artt. 719 e 720). A lui compete di autorizzare, compatibilmente con le esigenze del servizio, il ricovero di aeromobili nelle aviorimesse esistenti nell'aeroporto, e l'esecuzione di lavori sugli aeromobili con personale dell'aeroporto (art. 721); di consentire inoltre il deposito di merci o di altri materiali nell'aeroporto, ad eccezione delle sostanze pericolose, per il deposito delle quali è necessaria l'autorizzazione del Ministro per l'aeronautica, e di ordinare la rimozione di materiali nei casi e con le modalità previste dall'art. 64 (art. 723). In caso di urgente necessità, può ordinare che gli aeromobili e ogni altro mezzo di trasporto, i quali si trovino nell'aeroporto, siano messi a sua disposizione con il relativo personale; può ordinare altresì che sia messo a sua disposizione ogni altro mezzo che ritenga necessario (art. 726). Quest'ultima disposizione è particolarmente notevole, in quanto ha lo scopo di mettere il direttore di aeroporto in grado di far fronte ad eventuali, urgenti necessità straordinarie di servizio.

456. — Disciplinando in questo capo le attribuzioni del direttore di aeroporto, relative al ricovero di aeromobili nelle aviorimesse dell'aeroporto e all'esecuzione di lavori con personale dell'aeroporto medesimo, mi è parso opportuno regolare nella stessa sede, per attrazione, gli obblighi e la responsabilità dell'esercente di aeromobili ricoverati. Ho chiarito pertanto nell'art. 722 che l'obbligo di provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile ricoverato incombe all'esercente, e poichè il comandante è tenuto ad adempiere a quest'obbligo quale rappresentante di lui, ho eliminato l'accenno al comandante, che appariva nel corrispondente art. 655 del progetto definitivo.

Il progetto, inoltre, mentre da un lato dichiarava lo Stato non responsabile dei danni, che potessero derivare all'aeromobile a causa del ricovero o delle prestazioni del personale di aeroporto, poneva poi a carico dell'esercente la responsabilità per i danni, derivati per qualsiasi causa al personale e al materiale dello Stato (art. 656). Una tale disciplina, oltre a risultare ingiustificatamente rigorosa per l'esercente, contrastava nettamente con l'orientamento della più corretta dottrina e della giurisprudenza in materia di responsabilità dello Stato. Ho quindi soppressa la prima parte dell'art. 656 del progetto, e riproducendone soltanto la seconda parte nell'art. 722 cpv. del codice, ho ricondotto la norma ai principii generali in materia, sopprimendo l'accenno ai danni « derivati per qualsiasi causa ». Non vi è motivo invero di estendere al riguardo la responsabilità dell'esercente oltre i casi, nei quali l'esercente medesimo o i suoi dipendenti e preposti siano in colpa.

457. — Come capo della circoscrizione, il direttore di aeroporto cura la pubblicazione dei bollettini meteorologici, nonchè delle informazioni che comunque interessano la sicurezza della navigazione aerea; dispone le segnalazioni necessarie per la navigazione aerea, d'accordo con il comando militare per gli aerodromi della circoscrizione nei quali tale comando esiste, e con l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, per gli idroscali situati nell'interno o nelle immediate vicinanze di porti marittimi o interni (art. 724; disciplina e coordina i servizi radioelettrici e gli altri servizi sussidiari; nonchè i servizi di controllo (art. 725); provvede, infine, al soccorso di aeromobili in pericolo ed alla rimozione di relitti (articoli 727 e 729).

458. — Regolando nell'art. 727 il soccorso ad aeromobili in pericolo, ho integrato la corrispondente norma del progetto definitivo (art. 659), in previsione dell'ipotesi che l'autorità aeronautica non possa tempestivamente intervenire. In tal caso, competente a prendere i primi provvedimenti è l'autorità comunale, o quella marittima, se il sinistro è avvenuto in mare (art. 727 cpv.). Per la determinazione del compenso o dell'indennizzo spettante alle persone, che hanno prestato soccorso, ho rinviato alle disposizioni relative all'assistenza e al salvataggio, quando di questi istituti ricorrano gli estremi; ai criteri che saranno stabiliti dal regolamento, negli altri casi (art. 728).

459. — Del pari ho integrato, con una più adeguata disciplina delle possibili ipotesi, la disposizione dell'art. 661 del progetto definitivo, concernente la rimozione dei relitti di un aeromobile caduto entro il perimetro di un aerodromo. Quest'articolo, inteso a colmare una lacuna della precedente legislazione, disponeva unicamente che, in caso di urgenza, il direttore di aeroporto potesse provvedere di ufficio alla rimozione dei relitti per conto ed a spese del proprietario. Ma se, per le esigenze stesse del traffico, il caso di urgenza della rimozione risulta in pratica come il più frequente, non si può escludere tuttavia che il relitto venga a trovarsi in un punto dell'aerodromo, nel quale non intralci il traffico, e quindi vi sia la possibilità di lasciar provvedere al proprietario alla rimozione nel termine, assegnatogli dall'autorità aeronautica. In considerazione di ciò ho regolato nell'art. 729 in maniera più completa la rimozione dei relitti dell'aeromobile, seguendo le linee della disciplina disposta per la rimozione di navi e di aeromobili sommersi (art. 73). Non ho creduto tuttavia opportuno di riprodurre le agevolazioni, disposte in materia per alcune categorie di navi, essendomi sembrato che non ricorressero le stesse esigenze di carattere sociale, che sono alla base dell'eccezione prevista dal corrispondente articolo della parte prima.

460. — Nell'intento, infine, di dare all'amministrazione aeronautica, un pronto ed efficace mezzo per il ricupero di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, ho stabilito nell'art. 730 che anche il direttore di aeroporto possa avvalersi di quella particolare forma di ingiunzione, disposta per la materia marittima dall'art. 84; e ho disciplinato poi tale ingiunzione e la eventuale opposizione del debitore in maniera identica a quella prevista dalla norma ora citata.

TITOLO IV.

DELLA GENTE DELL'ARIA.

461. — Le norme di questo titolo disciplinano l'ordinamento amministrativo della gente dell'aria.

Aderendo ai voti della Federazione interessata, ho mantenuto la denominazione di « gente dell'aria » nell'ampia accezione attuale, sorta dalla pratica, e che comprende anche il personale non navigante. Non ho creduto però di mantenere

la definizione della gente dell'aria, data dal progetto definitivo (art. 674). Questa definizione peccava anzitutto per eccesso, poichè, per la sua generica formulazione comprendeva anche persone che, come gli operai addetti alle costruzioni aeronautiche, non rientrano nella gente dell'aria. A parte ciò, una definizione non mi è parsa necessaria nè opportuna; necessario invece, e ad un tempo sufficiente, è che dalla disciplina seguita risulti chiaramente, benchè in maniera implicita, il criterio base del raggruppamento delle varie categorie di personale aeronautico sotto un'unica denominazione.

462. — Seguendo queste direttive, alla distinzione attuale della gente dell'aria in due categorie, l'una di personale navigante e l'altra di personale non navigante, preferibile mi è apparsa, come più razionale, la distinzione in: *a*) personale di volo; *b*) personale addetto ai servizi a terra; *c*) personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche (art. 731).

In conformità delle proposte della Federazione interessata, ho raggruppato in due distinte categorie il personale di volo addetto agli apparati radioelettrici e quello addetto agli apparati motori e agli altri meccanismi degli aeromobili; in tal guisa il personale di volo risulta distinto in quattro categorie (art. 732).

Nel personale addetto ai servizi a terra ho compreso il personale non navigante delle imprese di trasporto e di lavoro aereo, delle scuole di volo e degli aerodromi (art. 733). In una categoria a sè ho raggruppato il personale tecnico direttivo delle costruzioni, distinto in ingegneri e periti aeronautici (art. 734).

La considerazione, da un lato, dei fini connessi all'iscrizione del personale aeronavigante, e dall'altro il rilievo che le esigenze politiche di controllo del detto personale da parte dello Stato si riscontrano, se pure in minor misura, anche rispetto agli addetti ai servizi complementari, mi hanno indotto a mantenere per tali persone il regime della iscrizione, già nell'attuale legislazione previsto, in forma peraltro poco chiara e tutt'altro che conforme ai dettami di una buona tecnica legislativa, dall'art. 3 della legge 8 febbraio 1934, n. 331. Per quanto concerne il personale addetto ai servizi a terra, a parte i capiscalo, per i quali l'iscrizione era richiesta già dalla legge 1934, non mi è parso che vi fosse motivo di estendere il detto regime ad altre persone.

Diversamente ho risolto il problema per il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche, rispetto al quale l'estensione del regime in discorso, oltre ad essere conforme all'esempio tradizionale del diritto marittimo, si inquadra ad un tempo nel moderno orientamento in materia di esplicazione di attività professionali.

463. — Ad un più attento esame, non ho creduto logico nè conveniente, benchè tale soluzione fosse stata accolta dal progetto definitivo (art. 676), disporre un unico albo per il personale di volo e per i capiscalo. Ho stabilito pertanto — mettendo da parte la denominazione di « matricole » introdotta dalla legge 1934, e che non è stata bene accetta al personale aeronautico — che il personale di volo delle prime tre categorie sia iscritto in albi nazionali; quello della quarta categoria (servizi complementari) in apposito registro; i capiscalo e il personale tecnico direttivo delle costruzioni, infine, in due distinti albi nazionali (art. 735). La tenuta di questi albi e del registro di iscrizione del personale adibito ai servizi complementari è affidata dall'art. 736 all'Ente nazionale della gente dell'aria, istituito dal regolamento 23 novembre 1936, n. 2496, sullo stato giuridico della gente dell'aria.

464. — Primo requisito per conseguire l'iscrizione negli albi nel registro, è la cittadinanza italiana. Per quanto concerne l'iscrizione di italiani non regnicoli, ho mantenuto il principio dell'art. 5 della legge 1934, n. 331, che richiede la preventiva autorizzazione del Ministro per la aeronautica. Relativamente agli stranieri, ho esteso a tutte le categorie della gente dell'aria il regime, soltanto per alcune previsto dall'art. 8 della citata legge; essi possono essere iscritti solo nei casi ed alle condizioni previste da convenzioni internazionali, ovvero previa autorizzazione del Ministro per l'aeronautica. Ho rinviato infine al regolamento la fissazione degli altri requisiti di età, di idoneità fisica, di condotta morale, di attitudine professionale etc. (art. 737).

Ispirandomi al sistema accolto dal citato regolamento 23 novembre 1936, ho stabilito che il personale di volo e i capiscalo siano muniti di un libretto d'iscrizione; per il personale delle costruzioni aeronautiche è sufficiente invece un certificato di iscrizione (art. 738).

465. — Nell'art. 739 ho determinato i titoli professionali del personale di volo. Ho usato questa espressione per designare la qualifica degli appartenenti al personale di volo, con lo stesso intento che mi ha indotto ad adottare l'espressione medesima per la gente di mare; e cioè per precisare il carattere tecnico di tali titoli, che si conseguono attraverso un adeguato tirocinio teorico e pratico. Nell'elencazione dei diversi titoli del personale addetto ai servizi di trasporto ho seguito la prassi, che si è venuta determinando attraverso i contratti collettivi; ciò al fine di evitare un inopportuno divario, su questo punto, fra le norme del codice e le norme corporative.

Conseguentemente, per il personale di volo della prima categoria, ai titoli di comandante superiore e di comandante, previsti dalla legge 1934 e dal relativo regolamento, ho aggiunto quello di primo comandante, ed ho distinto poi i piloti in pilota di prima e pilota di seconda; per il personale di volo della seconda categoria, alla distinzione della legge abrogata fra primo radiotelegrafista, secondo radiotelegrafista e radiotelegrafista di terza classe, ho sostituito quella fra marconista capo, marconista di prima e marconista di seconda; questi stessi titoli ho previsto per il personale di volo di terza categoria, che ho distinto in motorista capo, motorista di prima e motorista di seconda. Sempre seguendo la prassi attuale, per il personale di volo addetto agli altri servizi, accanto ai titoli di pilota collaudatore e di pilota istruttore, già noti alla precedente legislazione, ho previsto, per il personale di volo della terza categoria, i titoli di motorista di volo per i collaudi e di motorista di volo presso le scuole di pilotaggio.

466. — L'art. 743 regola il collocamento degli iscritti negli albi e nel registro del personale di volo, disponendo che ad esso nel territorio del Regno debba provvedersi esclusivamente ad opera di un ufficio istituito secondo norme stabilite con legge. Ho lasciato all'esercente la facoltà di libera scelta fra gli iscritti negli elenchi di detti uffici, sembrandomi che questa soluzione sia imposta dal carattere stesso delle delicate mansioni tecniche, che il lavoratore deve prestare, e che rendono appunto indispensabile la scelta *intuitu personae* da parte dell'esercente.

Ho riprodotto infine le corrispondenti norme della parte prima, sul divieto di mediazione e sull'assunzione all'estero di personale destinato a far parte dell'equipaggio (artt. 741 e 742).

TITOLO V.

Del regime amministrativo degli aeromobili.

467. — Il rilevante interesse politico-economico, che la navigazione aerea presenta, esige che lo Stato intervenga in varia guisa, per controllare che tale attività non sia esercitata in contrasto con i suoi vitali interessi. A tale esigenza appunto rispondono le norme del titolo in esame che, dopo alcune premesse di carattere generale, raccolte nel capo I, disciplinano l'individuazione dell'aeromobile, i requisiti di nazionalità, l'iscrizione e l'abilitazione dell'aeromobile medesimo alla navigazione (capo II). Ma l'interesse dello Stato non si esaurisce con la previsione del regime dell'iscrizione; occorre infatti provvedere ad un tempo alla tutela della sicurezza della vita umana nella navigazione aerea. A questa finalità adempie a sua volta il complesso di norme, raccolte nel capo III, che disciplinano il controllo tecnico sull'idoneità dell'aeromobile alla navigazione.

CAPO I.

Delle distinzioni degli aeromobili.

468. — In questo capo ho dettato anzitutto la definizione dell'aeromobile. Quelle stesse esigenze, che impongono al legislatore di dare una definizione di nave, gli impongono altresì di formulare una definizione di aeromobile. Anche qui occorre delimitare i confini della materia, e stabilire quali apparecchi sono disciplinati dal diritto della navigazione per aria, e quali invece rimangono soggetti al regime dei mobili di diritto comune.

Di questa esigenza, del resto, si era resa conto già la legislazione abrogata. Ma, com'è noto, la definizione dell'art. 1 del regolamento per la navigazione aêrea, fondata sull'attitudine del mezzo al trasporto di persone o cose, nonostante la sua chiarezza aveva dato luogo a notevoli incertezze di interpretazione.

Per eliminare tali incertezze, ho precisato la definizione, data dal detto regolamento, chiarendo che, perchè l'apparecchio possa qualificarsi aeromobile, è necessaria l'attitudine al trasporto « da un luogo ad un altro ». Mi è parso che questa precisazione, meglio della formulazione accolta dal progetto definitivo, che accanto all'attitudine a trasportare assumeva quella di navigare nello spazio aereo (art. 743), valga a chiarire che il riferimento al trasporto va inteso nell'accezione tecnica di questo termine, con esclusione quindi dello spostamento solo in senso verticale. Risultano così esclusi dagli aeromobili, in senso giuridico alcuni apparecchi, come ad esempio gli aerostati frenati ed i cervi volanti, atti soltanto a tale spostamento, relativamente ai quali in particolare si erano agitate le dispute della dottrina. Questa soluzione è giustificata dalla natura stessa delle eventuali utilizzazioni di detti apparecchi, la quale appunto esclude l'opportunità di assoggettarli in generale al diritto aeronautico, essendo piuttosto necessaria, e ad un tempo sufficiente, solo qualche norma di polizia della navigazione.

Con la definizione adottata, la materia risulta delimitata in maniera più logica, e conforme ad un tempo alle esigenze concrete. Nè occorre avvertire che non importa poi se l'apparecchio sia destinato al trasporto ovvero ad altro fine, e se l'eventuale destinazione al trasporto abbia luogo per diporto, per scopo di lucro o ad altro scopo.

Definita la nozione giuridica di aeromobile, ho rinviato al regolamento, che è la sede più opportuna, l'indicazione dei vari tipi di aeromobili secondo le caratteristiche tecniche (articolo 743 cpv.).

469. — Nelle disposizioni che seguono ho posto gli estremi delle principali distinzioni degli aeromobili; in primo luogo, di quella fra aeromobili di Stato e privati.

Secondo gli articoli 3 del R. decreto-legge 1923, n. 2207, e 4 del regolamento per la navigazione aerea, che su questo punto si discostavano notevolmente dalla Convenzione di Parigi, la distinzione fra aeromobili di Stato e privati si basava su vari criteri, e più precisamente: *a*) sulla natura, pubblica o privata, della persona o dell'ente, che gestisce l'aeromobile; *b*) sull'appartenenza dell'apparecchio allo Stato e sulla natura del servizio, al quale il privato, che assume l'esercizio di un aeromobile di proprietà dello Stato, adibisce l'aeromobile medesimo; *c*) in via di eccezione, sulla natura del servizio, in quanto con provvedimento del Ministro per l'aeronautica possono essere dichiarati di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati, compiano un servizio per conto dello Stato. Più razionale mi è parso fondare normalmente la distinzione sull'esistenza del duplice requisito dell'appartenenza dell'aeromobile allo Stato e della destinazione ad una funzione o ad un servizio di Stato; e mantenere poi, con una formulazione che opportunamente ne delimiti l'estensione, l'eccezione, prevista già dalla legge del 1923 per gli aeromobili di proprietà privata, addetti a un servizio per conto dello Stato.

Ho disposto pertanto che sono di Stato, oltre agli aeromobili militari, per i quali non ho creduto opportuno richiedere l'appartenenza allo Stato, quelli di proprietà dello Stato, destinati esclusivamente alla polizia, alla dogana, alla posta o ad altro servizio di Stato. Il Ministro per l'aeronautica può, con suo provvedimento, equiparare agli aeromobili di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti ad un servizio di Stato di carattere non commerciale (articoli 744 primo e secondo cpv. e 746).

Agli effetti della navigazione aerea internazionale, salvo che sia diversamente stabilito da convenzioni collettive o bilaterali, sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia (art. 744 terzo cpv.). La diversa finalità della distinzione nell'ordinamento interno ed in quello internazionale vale a giustificare questa norma, tratta dalla Convenzione di Parigi.

470. — La definizione degli aeromobili militari, accolta dalle citate disposizioni del R. decreto-legge 1923 e del regolamento conformità della Convenzione di Parigi, e secondo la quale sono militari gli aeromobili comandati da una persona in servizio militare, adibita a questo ufficio, era generalmente criticata, per essere fondata su criteri empirici e vaghi, di non facile accertamento. Ho preferito pertanto sostituire (art. 745) alla definizione un rinvio alle leggi speciali di guerra, che di tali aeromabili dànno una più esauriente definizione considerando militari gli aeromobili, destinati ad uso militare, qualora: *a*) dimostrino la qualità militare mediante il legittimo uso dei segni distintivi adottati, a questo scopo, dallo Stato al quale appartengono; *b*) siano sotto l'autorità diretta, il controllo immediato e la responsabilità dello Stato; *c*) siano comandati da persone iscritte nelle liste del personale militare; *d*) siano equipaggiati da personale militare o militarizzato (art. 230 della legge di guerra, approvata con R. decreto 8 luglio 1938, n. 1415).

Per evitare un'espressa esclusione in rapporto ai singoli istituti, ciò che avrebbe reso necessario frequenti ripetizioni, ho disposto una volta per tutte che, salvo diversa disposizione, agli aeromobili militari, di dogana e di polizia non si applicano le norme del codice (art. 748).

471. — Da ultimo, seguendo sostanzialmente gli stessi criteri accolti dalla legge abrogata, ho precisato le principali distinzioni degli aeromobili privati, in rapporto all'impiego (aeromobili da trasporto pubblico, da lavoro aereo e da turismo), rinviando al regolamento la determinazione delle altre categorie (art. 747).

CAPO II.
Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione.

SEZIONE I. — *Dell'individuazione dell'aeromobile.*

472. — Ho genericamente enunciati, nell'art. 749, con formulazione identica a quella della corrispondente norma della parte prima, i presupposti necessari per l'ammissione dell'aeromobile alla navigazione. A tal fine occorre che l'aeromobile sia iscritto nei registri tenuti dagli uffici competenti, ed abilitato nelle forme previste dal codice. L'iscrizione a sua volta presuppone l'esistenza dei prescritti requisiti di individuazione e di nazionalità. Agli effetti dell'iscrizione e a tutti gli altri effetti di legge, l'aeromobile è individuato dalla marca di nazionalità e da quella di immatricolazione; la prima rappresenta il segno esteriore della nazionalità dell'aeromobile; la seconda vale a identificare il singolo aeromobile, e a contraddistinguerlo da ogni altro. Gli alianti libratori, data la loro minore rilevanza, sono individuati soltanto da un numero progressivo.

L'art. 750 detta le norme relative all'assegnazione della marca di immatricolazione o del numero. La marca è composta da un gruppo di quattro lettere, è assegnata dal Ministro per l'aeronautica e deve essere diversa per ogni aeromobile. Ho mantenuto il principio che la marca debba essere assegnata dall'organo pubblico; ma ciò non esclude, com'è ovvio, che in pratica l'organo medesimo possa attenersi alla scelta eventualmente suggerita da chi richiede l'iscrizione. Il numero degli alianti libratori è assegnato dalla Reale unione nazionale aeronautica, che procede all'iscrizione (art. 750 cpv.).

SEZIONE II. — *Dei requisiti di nazionalità.*

473. — Nella disciplina di questa delicata materia ho mantenuto quei principii dell'art. 6 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, che tratti dall'originaria redazione dell'art. 7 della Convenzione di Parigi, hanno fatto buona prova nell'applicazione pratica. Ho tuttavia ulteriormente precisato il criterio del controllo, seguito dal citato art. 6 per le società proprietarie di aeromobili, chiarendo che è richiesta l'esistenza della sede sociale nel Regno, oltre alla costituzione in Italia, e disponendo che anche il direttore generale della società debba essere cittadino italiano. Il maggior rigore di quest'ultima prescrizione è giustificato da vitali interessi politici, che sono in gioco in materia.

Non mi è parso opportuno avvertire espressamente che il capitale debba appartenere « permanentemente » a cittadini italiani nella misura prevista dalla legge, poichè è ovvio che anche se temporaneamente questo requisito vien meno, la società perde uno dei requisiti necessari agli effetti dell'iscrizione, e quindi l'aeromobile va cancellato dal registro in cui è iscritto.

474. — Ho eliminata la strana eccezione, introdotta al sistema generale dall'art. 6 cpv. del decreto-legge citato, che in caso di comproprietà ammetteva l'iscrizione di un aeromobile, appartenente per più della metà del valore dell'aeromobile a cittadini italiani. Questa disposizione è stata generalmente criticata, in quanto era in netto contrasto con il principio, seguito dal primo comma dell'articolo stesso, che richiede l'appartenenza dell'aeromobile per intero a cittadini italiani, e in quanto adottava inoltre un troppo largo criterio in un campo così delicato, nel quale la gran maggioranza delle legislazioni straniere segue criteri molto rigorosi. Ho disposto pertanto che agli effetti dell'iscrizione sia necessaria l'appartenenza dell'aeromobile per intero: *a*) allo Stato, alle provincie, ai comuni e ad ogni altro ente pubblico italiano; *b*) a cittadini italiani; *c*) a società costituite e aventi sede nel Regno, il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani, e il cui presidente e due terzi degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato nonchè il direttore generale, siano cittadini italiani (art. 751).

475. — Così determinati i requisiti necessari, ho espressamente ribadito nell'art. 752 il principio, che può dirsi ormai da tempo acquisito, secondo il quale l'aeromobile non può avere che una sola nazionalità. Non possono quindi ottenere l'iscrizione gli aeromobili, che risultino già iscritti in un registro straniero.

SEZIONE III. — *Dell'iscrizione dell'aeromobile e dell'abilitazione alla navigazione.*

476. — La disciplina, dettata in questa sezione, si svolge secondo le linee fondamentali della legislazione precedente, alla quale ho apportato qualche modifica solo per quanto concerne il regime dell'iscrizione e dell'abilitazione degli alianti libratori, che ho cercato di delineare in maniera più completa.

Ho attentamente valutato se nel nuovo ordinamento non convenisse disporre l'iscrizione dei libratori e dei veleggiatori in un unico registro, tenuto dalla R.U.N.A., ed attribuire allo stesso ente anche la tenuta del registro di iscrizione degli aeromobili da turismo, conferendo così carattere ufficiale allo speciale registro di questi ultimi aeromobili, del quale già attualmente la R.U.N.A., quale ente sportivo, cura la compilazione. Dal punto di vista logico, una tale riforma sarebbe stata conforme all'esigenza di assoggettare, per quanto è possibile, ad un identico regime quegli aeromobili che, per la loro minore rilevanza, o per essere destinati a coprire più brevi percorsi, possono accomunarsi in un'unica categoria, corrispondente a quella delle navi minori. In pratica, poi, se la tenuta dei detti registri fosse stata affidata alle singole sedi della R.U.N.A., la riforma in esame avrebbe presentato il vantaggio di rendere più agevole l'iscrizione, consentendo al proprietario di rivolgersi all'ufficio, nell'ambito del quale si trovi l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile; luogo quest'ultimo che, per gli aeromobili da turismo in particolare, normalmente coincide con quello della residenza del proprietario.

Dopo un maturo esame, tuttavia, la detta riforma mi è sembrata, almeno allo stato attuale, prematura, tenuto conto da un lato che essa avrebbe richiesto una radicale riorganizzazione delle sedi della R.U.N.A., e quindi un notevole aggravio economico per il Ministero dell'aeronautica, sul bilancio del quale grava in massima parte la vita economica di quell'ente; dall'altro, dato in particolare l'esiguo numero, fino ad oggi inferiore alle due centinaia, di aeromobili da turismo appartenenti a privati. Ho mantenuto pertanto, in conformità dei voti dell'amministrazione interessata, il regime precedentemente in vigore.

477. — Secondo tale regime, gli aeromobili, ad eccezione degli alianti libratori, sono immatricolati nel registro aeronautico nazionale, tenuto dal Ministero dell'aeronautica; gli

alianti libratori sono iscritti nel registro matricolare tenuto dalla R.U.N.A. (art. 753). Colmando una lacuna, ho disposto che anche per gli alianti libratori l'iscrizione debba essere richiesta negli otto giorni dal rilascio del certificato di collaudo, corrispondente al certificato di navigabilità degli altri aeromobili (art. 754).

478. — Con l'iscrizione l'aeromobile non è ancora abilitato alla navigazione; occorre a tal fine il rilascio del certificato di immatricolazione, e, per gli alianti libratori, l'attestazione dell'avvenuta iscrizione nel registro matricolare, fatta dalla R.U.N.A. mediante annotazione sul certificato di collaudo (art. 755). Su quest'ultimo punto ho modificato la precedente legislazione, sembrandomi opportuno che in qualsiasi momento, e quindi anche durante l'impiego sul campo, gli alianti possano documentare l'avvenuta iscrizione e l'esistenza dei requisiti, che questa presuppone. Ho tuttavia disposto una forma più semplice di documentazione, in considerazione della minore rilevanza dell'apparecchio.

479. — Nell'art. 756 ho determinato l'organo competente al rilascio del certificato di immatricolazione, ed enunciate le principali indicazioni che tale certificato, quale documento di individuazione dell'aeromobile, deve contenere. Il certificato, rilasciato dal Ministro per l'aeronautica, deve indicare i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, l'uso al quale è destinato, il nome e il domicilio del proprietario, l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile, nonchè le altre indicazioni richieste dal regolamento. Devono essere inoltre annotate sul certificato, data la loro rilevanza tecnica, le variazioni o riparazioni, che importino notevoli modificazioni del tipo o del valore dell'aeromobile.

480. — L'art. 757 afferma infine il diritto (che, come è poi chiarito nella opportuna sede dall'art. 796, durante la circolazione si trasforma in un dovere) degli aeromobili, iscritti nel registro nazionale, di avere la marca di nazionalità, stabilita dal regolamento.

SEZIONE IV. — *Della perdita dei requisiti di nazionalità e della cancellazione dai registri.*

481. — Nelle norme di questa sezione ho cercato da un lato di disporre una disciplina completa delle varie possibili ipotesi; dall'altro, di tutelare adeguatamente gli interessi dei terzi, che sono in gioco in questa delicata materia.

Ho regolato anzitutto negli articoli 758 e 759 la cancellazione dell'aeromobile per iscrizione in un registro straniero ovvero per perdita dei requisiti di nazionalità. Tale perdita può aver luogo in seguito ad alienazione a stranieri, a perdita della nazionalità da parte del proprietario, a successione o ad aggiudicazione a stranieri. A tutti questi possibili casi ho esteso l'obbligo di denuncia al Ministro per l'aeronautica, soltanto per alcuni casi previsti dall'art. 169 del regolamento per la navigazione aèrea; ed alla R.U.N.A., quando si tratti di alianti libratori; ho inoltre espressamente chiarito che l'autorità aeronautica deve procedere di ufficio se comunque ha avuto notizia dell'iscrizione in un registro straniero, ovvero di un fatto che importi perdita dei requisiti di nazionalità. nalità.

482. — Ho mantenuto il sistema, seguito dalla legge attuale, e secondo il quale tanto in caso di alienazione per atto fra vivi, quanto di acquisto a causa di morte, non occorre alcuna autorizzazione, ma l'autorità è tenuta ad eseguire la cancellazione. A tutela dei terzi ho tuttavia disposto, in relazione a tutte le diverse ipotesi, un adeguato sistema di pubblicità, mediante affissione di un apposito avviso negli uffici della direzione dell'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile e inserzione nel foglio degli annunzi legali affinchè gli interessati siano messi in grado di far valere i loro diritti e di proporre opposizione. Qualora il termine, previsto dalla legge, decorra senza che siano state proposte opposizioni, e sempre che sull'aeromobile non risultino iscritti diritti reali o di garanzia, l'autorità esegue la cancellazione dell'aeromobile dal registro d'iscrizione. Se invece sono proposte opposizioni, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garanzia, la cancellazione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia fornite le garenzie disposte dall'autorità aeronautica per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria su domanda della parte più diligente, a garenzia degli interessi dei creditori. In caso contrario, l'autorità aeronautica promuove la vendita giudiziale dell'aeromobile (articoli 758, secondo e terzo comma, e 759).

483. — Estendendo alla demolizione volontaria dell'aeromobile, data l'identità di esigenze, la corrispondente norma della parte prima, ho subordinata la demolizione all'autorizzazione del Ministro per l'aeronautica; e sempre a tutela dei terzi ho disposto che anche in tal caso l'autorità debba procedere alla pubblicazione ed inserzione in un apposito avviso, e qualora siano proposte opposizione, o risulti l'esistenza di diritti reali o di garenzia sull'aeromobile, non possa dare l'autorizzazione fintanto che non si verifichino quelle stesse circostanze, alle quali dalle precedenti norme è subordinata la cancellazione dell'aeromobile.

L'autorizzazione tuttavia può essere data senz'altro quando la demolizione si renda necessaria per ragioni di urgenza, debitamente accertate dagli organi competenti. Per la demolizione degli alianti libratori, in considerazione della minore rilevanza di questi apparecchi, ho escluso l'applicabilità del complesso regime previsto dalla norma in esame (art. 760).

484. — In questa sede, per le stesse considerazioni accennate illustrando la corrispondente norma marittima, ho disciplinato la perdita presunta dell'aeromobile, assumendo il più breve periodo di tre mesi come termine necessario per la presunzione di perdita (art. 761). Ho già altrove chiarito come questa disposizione, di carattere generale, assuma un particolare rilievo in rapporto alla disciplina di alcuni istituti; così, ad esempio, in tema di contratto di lavoro del personale di volo, di abbandono all'assicuratore ecc.

485. — Nell'art. 762 ho elencato le cause di cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione. La cancellazione, su richiesta del proprietario o di ufficio, ha luogo quando: *a*) l'aeromobile è perito o si presume perito; *b*) è stato demolito; *c*) ha perduto i prescritti requisiti di nazionalità; *d*) è stato iscritto in un registro straniero. Non mi è parso necessario stabilire espressamente da quale momento la cancellazione ha efficacia, poichè tale momento è agevole determinare in ogni caso al lume dei principi.

CAPO III.

Della navigabilità dell'aeromobile.

486. — Anche in questo capo, come in quello corrispondente della parte prima, ho cercato di dare alla materia una disciplina che, essendo intesa a segnare soltanto le linee generali, lasciasse alle norme regolamentari ampio campo di sviluppo in relazione alle esigenze concrete.

L'art. 763 precisa, con formulazione identica a quella della corrispondente norma marittima, la nozione di navigabilità generica (in relazione alla navigazione) e specifica (in relazione all'impiego) dell'aeromobile. Nell'ordinamento fin qui vigente la navigabilità generica era attestata dal certificato di navigabilità, quella specifica dal certificato di classe, entrambi rilasciati dal Registro aeronautico italiano. Assai più razionale mi è parso, dato che l'accertamento dell'attitudine all'impiego presuppone quello dell'idoneità alla navigazione in genere, e più conforme alle esigenze concrete, disporre che il certificato di navigabilità attesti ad un tempo l'idoneità alla navigazione e quella ad un determinato impiego o servizio, nonchè l'assegnazione ad una delle categorie previste dall'art. 747. Del pari il certificato di collaudo attesta, per gli alianti libratori, l'idoneità della navigazione ed all'impiego (art. 764).

487. — Il certificato di navigabilità e quello di collaudo sono rilasciati dal Registro aeronautico italiano. Poichè dal rilascio dei detti certificati decorre il termine, entro il quale va richiesta l'iscrizione, l'art. 766 cpv. dispone che del rilascio il Registro deve dare immediata notizia al Ministro per l'aeronautica, o se trattasi di aliante libratore, alla R.U.N.A.

L'assegnazione dell'aeromobile ad una data categoria, attestata dal certificato di navigabilità, porta di conseguenza che l'aeromobile può essere adibito soltanto al servizio o all'impiego consentito alla categoria, alla quale esso risulta assegnato. Ho precisato, tuttavia, che l'aeromobile può essere destinato ad un servizio o ad un impiego della categoria che importa attitudini tecniche minori, ma in tal caso non possa godere del più favorevole regime previsto per tale categoria (art. 765).

Ragioni tecniche di intuitiva evidenza giustificano il disposto dell'art. 767, che, ripetendo l'art. 147 del regolamento per la navigazione aerea, dopo il rilascio del certificato di navigabilità o di collaudo, fa divieto di apportare modifiche all'aeromobile senza preventiva autorizzazione del Registro aeronautico italiano.

488. — Gli articoli 768 e 769 tracciano nelle linee generali il regime delle ispezioni e delle visite, rivolte a controllare l'idoneità dell'aeromobile alla navigazione e all'impiego dopo il rilascio del certificato di navigabilità.

Ho distinto tali visite ed ispezioni, seguendo la terminologia adottata dal regolamento per il servizio aeronautico del Registro italiano, in *periodiche*, le quali avvengono in determinati periodi di tempo, e corrispondono alle visite ordinarie, previste per le navi, e *straordinarie*. Disporre ispezioni o visite straordinarie è in massima rimesso all'apprezzamento discrezionale del Registro aeronautico italiano; costituisce invece un obbligo del detto Registro, quando ne sia richiesto dall'autorità aeronautica locale o da quella consolare. Anche in quest'ultimo caso la spesa delle visite e delle ispezioni è posta a carico dell'esercente (art. 768).

All'estero, le visite e le ispezioni per gli aeromobili nazionali sono eseguite dal Registro aeronautico, ovvero dagli istituti stranieri con i quali siano stipulati accordi a tal fine (art. 769). Questa norma risponde alla prassi seguita già nel precedente ordinamento, mediante accordi tra i vari enti di classificazione dei diversi Stati.

489. — L'ultimo articolo di questo capo (art. 770), ripetendo la corrispondente norma della parte prima, chiarisce l'efficacia probatoria delle attestazioni tecniche rilasciate dal Registro. Secondo l'orientamento ormai prevalso in dottrina ed in giurisprudenza, tali attestazioni fanno fede fino a prova contraria.

CAPO IV.
Dei documenti dell'aeromobile.

490. — La disciplina dei documenti dell'aeromobile si uniforma, nelle sue linee generali, a quella del precedente ordinamento.

L'art. 771 enumera i vari documenti, che gli aeromobili devono portare a bordo durante il volo. A tale effetto gli alianti sono sottoposti ad un regime più semplice di quello degli altri aeromobili. Tanto i libratori quanto i veleggiatori sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di rotta e gli altri libri dell'aeromobile; gli alianti libratori poi, oltre ai documenti previsti da leggi speciali e da regolamenti, devono avere il certificato di collaudo in luogo dei certificati di immatricolazione e di navigabilità. Questo regime parzialmente diverso fra veleggiatori e libratori è giustificato dal fatto che i libratori servono unicamente al volo sul campo, e pertanto più nettamente dai veleggiatori si differenziano dagli altri aeromobili. I veleggiatori infatti, se abilmente pilotati, possono coprire anche percorsi di un certo rilievo.

Per manifeste esigenze di coordinamento ho fatto salvo nell'articolo in esame il disposto dell'art. 840, il quale dispone l'esenzione dal giornale di rotta per gli aeromobili da turismo destinati ad effettuare voli di breve durata senza scalo, con ritorno all'aeroporto di partenza.

491. — Nell'art. 772 ho indicato in forma riassuntiva le principali annotazioni, che devono essere eseguite nel giornale di rotta. Questo libro, che va portato a bordo durante il volo, deve anzitutto contenere le indicazioni di carattere tecnico relative alla rotta seguita, al cammino percorso, alle rilevazioni eseguite; indicazioni queste che, come quelle corrispondenti del giornale di navigazione della nave, hanno notevole rilievo privatistico in relazione all'accertamento della responsabilità del comandante. Dal detto libro, inoltre, devono risultare tutti gli eventi di speciale importanza, che si verificano durante la navigazione, e i provvedimenti in rapporto ad essi presi dal comandante; deve risultare infine quanto ha attinenza con l'adempimento dei poteri del comandante, come capo della spedizione e della comunità viaggiante (testamenti ricevuti, matrimoni celebrati ecc.).

Relativamente al carattere delle indicazioni, contenute nel giornale di rotta, possono ripetersi le stesse osservazioni, fatte per le annotazioni del giornale nautico; al pari di queste, invero, le indicazioni del giornale di rotta rispecchiano la complessa attività del comandante, nelle sue multiformi funzioni.

492. — Oltre al giornale di rotta, gli aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri e di merci devono essere provvisti anche dei libretti dell'aeromobile, dei motori e delle segnalazioni (art. 773).

Dato il minore rilievo di questi libri, ho rinviato al regolamento la precisazione delle indicazioni, che in essi devono essere eseguite. Poichè i libri predetti, in conformità della prassi sancita già dal regolamento 1925, possono essere custoditi presso l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile, piuttosto che come libri di bordo, essi vanno indicati come libri dell'aeromobile. Tale denominazione appunto ho adottata nel codice; ed in relazione a questa più esatta denominazione, ho parlato, nell'intestazione del capo in esame, di « documenti dell'aeromobile » in luogo di « documenti di bordo ». Del pari, eliminando un'imprecisa dizione della leg-

ge attuale, ho adottato nell'art. 773 e in altre norme del codice l'espressione « abituale ricovero » invece di quella di « abituale residenza » dell'aeromobile.

Ho rinviato al regolamento, dato il carattere della materia, le norme per la vidimazione e la tenuta dei libri dell'aeromobile (art. 774).

493. — Da ultimo, nell'art. 775 ho precisata l'efficacia probatoria dei documenti dell'aeromobile, secondo gli stessi criteri adottati nella corrispondente norma della parte prima (art. 178). L'art. 775, mentre fa salve per le rimanenti annotazioni le disposizioni del codice civile, concernenti l'atto pubblico e la scrittura privata, in deroga all'art. 2710 del detto codice stabilisce che le annotazioni sui libri, relative alla gestione dell'aeromobile, se i libri stessi sono regolarmente tenuti, fanno prova anche al di fuori dei rapporti con altri imprenditori. Questa eccezione è giustificata dal particolare regime, al quale la tenuta dei libri è sottoposta. In tal guisa, l'art. 775 innova parzialmente il regime risultante dall'art. 169 del regolamento per la navigazione aerea fin qui vigente, ed integra inoltre l'incompleta previsione di questa norma con il rinvio ai principi del codice civile sull'efficacia probatoria dell'atto pubblico e della scrittura privata.

TITOLO VI.

DELL'ORDINAMENTO DEI SERVIZI AEREI.

CAPO I.

Dei servizi di linea.

494. — La disciplina della materia regolata in questo capo si sviluppa sostanzialmente in conformità delle norme del R. decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, che ho tuttavia sistemate, con opportuni emendamenti e integrazioni, secondo un più rigoroso ordine logico. Nei confronti del progetto definitivo tale disciplina ha subito un'ulteriore evoluzione, che ha portato ad una diversa formulazione di alcune norme, e ad una collocazione parzialmente diversa.

Mantenendo il principio che i servizi di trasporto aereo di linea non possono essere istituiti se non per concessione governativa, ho precisato che la concessione attiene anche all'esercizio dei servizi medesimi (art. 776). Per quanto concerne i requisiti dei concessionari, in parziale riforma dell'art. 1 cpv. del su citato decreto, ho creduto opportuno prescrivere gli stessi requisiti di nazionalità, necessari per avere in proprietà aeromobili iscritti nel Regno (art. 777). L'identità del regime accolto, oltre a rispondere ad esigenze logiche, è conforme ad un tempo ai voti dell'amministrazione interessata.

495. — Regolando la concessione a società da costituire, ho mantenuto la disciplina, per tale ipotesi prevista dall'ordinamento vigente. La concessione può essere fatta, purchè i promotori si obblighino, per atto pubblico, a costituire legalmente la società, che risponda ai prescritti requisiti, entro tre mesi dalla data di pubblicazione del decreto di concessione (art. 778). Ho tuttavia precisato il disposto dell'art. 2 del R. decreto-legge 18 ottobre 1923, configurando più correttamente l'obbligo dei promotori di prestare cauzione come un obbligo derivante dalla concessione, piuttosto che come un presupposto necessario perchè questa possa essere fatta. Ho curato che tale precisazione risultasse chiaramente dal disposto dell'art. 782, nel quale sono raccolte le norme sulla cauzione che il concessionario, ovvero i promotori della costituenda società, devono prestare, ove non ne siano dispensati.

496. — Notevole rilievo hanno nel titolo in esame, gli articoli 779 e 780, rispettivamente concernenti i servizi internazionali di linea e la riserva di cabotaggio.

Relativamente ai servizi internazionali di linea, mi è parso opportuno, dato il disposto dell'art. 777, e ad un tempo sufficiente, stabilire che tali servizi possono essere concessi anche a stranieri, quando ciò sia previsto in convenzioni internazionali. In tal senso ho modificato l'art. 730 del progetto definitivo, il quale disponeva che l'impianto e l'esercizio di linee internazionali, che si iniziano sul territorio dello Stato o che lo attraversano, devono essere regolati da convenzioni internazionali. Questa disposizione che, nella sua poco felice formulazione, sembrava negare all'amministrazione la facoltà di consentire l'impianto e l'esercizio di linee aeree internazionali fuori dei casi previsti da convenzioni internazionali, risultava affatto ingiustificata. Nè sarebbe stato sufficiente modificarne la dizione, come pure è stato proposto, sostituendo con « sono » il verbo « devono », giacchè con questa formulazione la norma sarebbe stata del tutto superflua. Logico corollario infatti del principio della sovranità dello Stato sullo spazio aereo, principio ormai riconosciuto da una norma generale di diritto internazionale, è che lo Stato stesso è libero di consentire o meno che una linea aerea internazionale attraversi il suo territorio; e appunto questa soluzione è accolta dalla Convenzione di Parigi, la quale nell'attuale redazione dell'art. 15 ultimo cpv. stabilisce che ogni Stato contraente può subordinare alla sua preventiva autorizzazione l'impianto di vie internazionali di navigazione aerea, e la creazione e l'esercizio di linee aeree internazionali con o senza scalo. Ciò posto, deriva poi dai principii, e sarebbe inutile disporlo, che lo Stato può vincolarsi a consentire l'impianto e l'esercizio di linee aeree internazionali mediante convenzioni internazionali.

Poichè nella sua nuova formulazione l'art. 779 presuppone già fissati i principii sulla concessione di linee aeree in genere, nonchè quelli sui requisiti di nazionalità necessari, ai quali ultimi esso pone una eccezione, ho collocato il detto articolo dopo le norme, che formano tali principii, invece che all'inizio del titolo, dove esso era nel progetto definitivo.

497. — Per quanto concerne il cabotaggio aereo, l'art. 18 del fondamentale R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, in conformità dell'art. 16 della Convenzione di Parigi, si limitava a consentire alle competenti autorità di stabilire « restrizioni e riserve » in materia. Preferibile mi è parso il sistema di riservare in massima i servizi di trasporto aereo tra scali del Regno alle imprese nazionali, seguendo la tendenza meno liberale, prevalsa nelle convenzioni bilaterali del dopo guerra, e sancita da varie legislazioni straniere. Ho tuttavia fatta salva l'ipotesi che sia diversamente stabilito in convenzioni internazionali, ed in via di eccezione ho disposto ancora che, per motivi di interesse generale, possano essere ammesse con decreto reale all'esercizio di tali trasporti anche imprese straniere (art. 780).

498. — Ho ripetuto nell'art. 781, con una migliore formulazione, il principio posto dall'art. 4 del R. decreto-legge 18 ottobre 1923, secondo il quale il decreto di concessione importa dichiarazione di pubblico interesse delle opere necessarie all'impianto e all'esercizio della linea concessa. Nell'art. 782 ho regolato l'obbligo del concessionario di prestare cauzione, senza peraltro apportare, oltre alla già accennata precisazione, relativa alla cauzione versata dai promotori di società da costituire, alcun'altra variazione alle disposizioni della citata legge.

499. — Ho mantenuto il divieto di cessione del servizio assunto dal concessionario, senza preventiva autorizzazione del Ministro per l'aeronautica (art. 783), tale divieto essendo giustificato dall'interesse dello Stato, che i detti servizi siano esercitati da persone le quali presentino le necessarie garanzie economiche e politiche.

Nell'art. 784 ho indicato le cause di decadenza della concessione, estendendo ad ogni ipotesi di decadenza la confisca della cauzione, dalla legislazione attuale espressamente prevista solo per alcune ipotesi.

500. — Disciplinando nell'art. 785 la sospensione o la revoca della concessione, ho sostituita l'espressione «per motivi di pubblico interesse» all'altra, meno precisa («quando ciò sia richiesto da cause di pubblica utilità o da ragioni di pubblico servizio»), usata dal corrispondente art. 1, settimo cpv., del R. decreto-legge 1923, n. 3176.

Del pari per quanto concerne la consegna, alla scadenza della concessione, degli impianti e dei materiali all'amministrazione, mi sono limitato ad apportare qualche miglioramento formale alle disposizioni dell'art. 8 del citato R. decreto-legge (art. 786).

Ho collocato per ultima una norma, che attribuisce all'ispettore di traffico aereo e al direttore di aeroporto, nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, la vigilanza sull'attività dei concessionari (art. 787).

CAPO II.

Dei servizi minori.

501. — Ho raccolto in questo capo le norme relative al servizio di trasporto di passeggeri a carattere discontinuo od occasionale, al servizio di lavoro aereo ed alle scuole di pilotaggio. Richiedendo per l'esercizio di queste attività la preventiva licenza del Ministro per l'aeronautica (art. 788), ho opportunamente ampliata, in relazione alle esigenze concrete, la previsione dell'art. 10 del R. decreto-legge 18 ottobre 1923, che disciplinava unicamente i permessi di volo per il trasporto di passeggeri a scopo di diporto, di istruzione e di addestramento.

Anche per i servizi minori ho richiesto, come requisiti necessari per conseguire la licenza, quegli stessi requisiti di nazionalità che occorrono agli effetti della iscrizione degli aeromobili (art. 789). Mi è parso opportuno infine, in considerazione dell'interesse dello Stato che tali servizi siano gestiti da persone, le quali offrano le necessarie garenzie, vietare la cessione del servizio, per il quale è stata rilasciata la licenza, senza la preventiva autorizzazione del Ministro per l'aeronautica (art. 791).

TITOLO VII.

DELLA POLIZIA DELLA NAVIGAZIONE.

CAPO I.

Disposizioni generali.

502. — Ho raccolto in questo titolo, dopo alcune disposizioni di carattere generale (capo I), le norme relative alla partenza ed all'arrivo degli aeromobili, e quelle sulla polizia di bordo e della navigazione.

Fra le disposizioni generali ho anzitutto precisata un'attribuzione del direttore di aeroporto, che con la materia disciplinata da questo titolo ha una specifica attinenza; quella cioè di vigilare, nell'ambito di ciascuna circoscrizione, sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea (art. 792).

503. — Nell'art. 793 ho regolato il divieto di sorvolo su determinate zone, e, per eccezionali motivi di interesse pubblico, su tutto il territorio del Regno. Non mi è parso opportuno riprodurre l'esplicita dichiarazione dell'art. 2 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, che si giustifica soprattutto in relazione al tempo in cui questo decreto fu emanato, secondo la quale per gli aeromobili nazionali la navigazione aerea è libera, con l'osservanza delle modalità ed entro i limiti previsti dalla legge. Questo principio invero, che è alla base di tutto il sistema seguito dal codice, risulta implicitamente posto da quelle stesse norme che, come l'articolo in esame, ad esso pongono dei limiti.

504. — Sempre agli effetti del sorvolo, per gli aeromobili stranieri, che non siano militari, di dogana o di polizia, ho opportunamente ampliata la previsione dell'art. 5 del R. decreto-legge 1923, ammettendo tali aeromobili a sorvolare il territorio del Regno non solo quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali, ma più in generale a condizione di reciprocità (art. 794, primo comma). Questa soluzione, già accolta da varie legislazioni straniere, meglio del più restrittivo regime della Convenzione di Parigi, concilia gli interessi dello Stato con quelli della navigazione internazionale.

Ho regolato invece la situazione degli aeromobili stranieri militari, di dogana o di polizia, in conformità dei principii della su accennata Convenzione, che mi sono apparsi adeguati alle esigenze da tutelare (articoli 794 cpv. e 795). I detti aeromobili non possono sorvolare il territorio del Regno senza una speciale autorizzazione del Ministro per l'aeronautica; gli aeromobili militari stranieri, provvisti di tale autorizzazione, godono del trattamento stabilito dalle convenzioni e dalle consuetudini internazionali. In mancanza dell'autorizzazione non hanno diritto a questo trattamento, anche se sono costretti ad atterrare per causa di forza maggiore o per ordine dell'autorità.

505. — Negli altri articoli di questo capo ho disciplinato infine alcuni obblighi, all'adempimento dei quali, per ragioni di interesse pubblico, è subordinata l'ammissione degli aeromobili alla circolazione, e cioè: *a*) anzitutto, l'obbligo di portare impressi i contrassegni di individuazione (art. 796); *b*) in secondo luogo, quello di portare a bordo i brevetti, le licenze, gli attestati e le abilitazioni del personale (art. 797); *c*) da ultimo, l'obbligo di provvedere alla assicurazione, specificamente regolata nel titolo IV, capo III del libro III, per danni a terzi sulla superficie (art. 798).

CAPO II.

Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili.

506. — La disciplina, dettata in questo capo, non si allontana sostanzialmente da quella delle corrispondenti norme dell'ordinamento fino ad oggi in vigore.

Precisando la dizione dell'art. 31, secondo cpv., del R. decreto-legge 1923, ho posto a carico del possessore del fondo, e non del proprietario, l'obbligo di dare avviso all'autorità competente dell'involo di un aeromobile, che nel detto fondo sia approdato in seguito ad atterramento forzato, nonchè del fatto dell'approdo, ed ho chiarito inoltre che quest'obbligo sussiste solo quando dell'involo o dell'approdo il possessore del fondo abbia conoscenza (articoli 799 cpv., 804 cpv.).

Ho apportato alle altre norme, nei confronti della legislazione abrogata, quelle chiarificazioni e quei miglioramenti di forma, che sono apparsi necessari.

507. — Gli adempimenti, che il comandante deve compiere prima della partenza, consistono nel provvedere a che l'aeromobile sia sottoposto a visita di controllo da parte del direttore dell'aeroporto, e, se l'aeromobile medesimo deve essere munito del giornale di rotta, nel curare che il direttore apponga sul giornale il visto di partenza (art. 801). Condizione per ottenere l'autorizzazione alla partenza, è che l'esercente dell'aeromobile e il comandante abbiano adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, nonchè delle norme sanitarie e doganali, ed al pagamento dei diritti dovuti (art. 802).

508. — All'approdo, il comandante dell'aeromobile deve provvedere agli adempimenti doganali e sanitari, e presentare al direttore dell'aeroporto il giornale di rotta, affinchè questi vi apponga il proprio visto. Per gli aeromobili sprovvisti del giornale di rotta o esentati dall'obbligo della vidimazione, il comandante deve presentarsi al direttore dell'aeroporto e dichiarare il luogo di provenienza dell'aeromobile. Il comandante, infine, è tenuto a fornire in ogni caso al direttore dell'aeroporto tutte le informazioni che gli vengono richieste sul viaggio compiuto (art. 807).

509. — Ripetendo una disposizione della corrispondente parte marittima, ho chiarito la situazione degli aeromobili stranieri in rapporto all'applicabilità delle norme di questo capo. Se accordi internazionali non dispongono diversamente, tali norme si applicano anche agli aeromobili stranieri (art. 808). Questa soluzione è giustificata dalla natura stessa delle norme in esame.

510. — Ho soppresso infine l'art. 758 del progetto definitivo, relativo all'obbligo del comandante di consegnare al direttore di aeroporto o all'autorità consolare i testamenti ricevuti durante il viaggio, nonchè alla redazione del verbale di consegna ed alla trasmissione degli atti al Ministero da parte delle autorità predette, poichè tale norma costituiva un'inutile ripetizione dell'art. 616 cod. civ. Che l'autorità, genericamente indicata dal citato art. 616, competente a ricevere all'atto dell'approdo la consegna dei testamenti sia il direttore di aeroporto, risulta senza difficoltà dal criterio generale, seguito dal codice nell'assegnazione delle competenze, e pertanto un chiarimento in tal senso si rendeva affatto superfluo.

CAPO III.

Della polizia di bordo e della navigazione.

511. — Ho cercato di dare alla materia della polizia di bordo e della navigazione una più completa disciplina ed un più organico assetto.

In un primo gruppo di norme (articoli 809-818) ho riprodotto, in vista della perfetta identità di esigenze, alcuni principii sanciti dalle corrispondenti norme della parte prima. Ho fissato anzitutto, con formula identica a quella dell'art. 186, il principio dell'autorità del comandante su tutte le persone che si trovano a bordo (art. 809), precisando poi il più intenso stato di soggezione, a tale potere, dei membri dell'equipaggio nei confronti delle altre persone che sono a bordo (art. 810).

Negli articoli 811 e 812 ho disciplinato poi rispettivamente l'obbligo dell'equipaggio di cooperare alla salvezza dell'aeromobile e delle persone imbarcate in caso di pericolo, e l'obbligo di prestare la propria opera per il ricupero, su richiesta, immediatamente dopo il sinistro, del comandante dell'aeromobile o del direttore dell'aeroporto. Quest'ultimo obbligo deriva bensì dalla legge, come quello corrispondente dell'equipaggio della nave, ma si innesta tuttavia su di un contratto ancora in corso, poichè a differenza del naufragio della nave, la perdita dell'aeromobile non risolve il contratto di lavoro.

512. — Particolarmente notevoli in tema di poteri di polizia del comandante, sono gli articoli 817 e 818, che colmano una lacuna dell'ordinamento fin qui vigente. Il primo disciplina l'ipotesi che vengano imbarcate cose, il trasporto delle quali sia vietato da norme di polizia, ovvero sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo; il secondo regola la custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse durante il viaggio. Entrambi attribuiscono al comandante di aeromobili gli stessi poteri, che costituiscono ad un tempo dei doveri, attribuiti al comandante della nave.

513. — In un secondo gruppo di norme (articoli 819-824) ho raccolto le disposizioni di polizia, rese necessarie da particolari esigenze della navigazione aerea. Disciplinando, con formulazione più precisa degli articoli 38 del R. decreto-legge 20 agosto 1923 e 122 del regolamento, il divieto di getto da aeromobili in volo di oggetti o materie, che non siano zavorra regolamentare, mi è parso opportuno avvertire, per eliminare ogni dubbio, che rimane ferma in ogni caso la responsabilità per danni a terzi sulla superficie (art. 819).

514. — Una disposizione, che va segnalata per i suoi riflessi privatistici, è quella dell'art. 823, la quale stabilisce che il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo. Questa soluzione, intesa a conciliare il diritto del proprietario del fondo con le esigenze della navigazione aerea, costituisce un'esplicazione del principio, accolto dall'art. 840, secondo comma, del nuovo codice civile, secondo il quale l'interesse del proprietario segna il limite all'estensione, in senso verticale, del diritto di proprietà sullo spazio che sovrasta il fondo.

515. — Ho rinviato infine al regolamento, ovvero a leggi e regolamenti speciali, le norme per il trasporto e l'uso di apparecchi da ripresa fotografica e cinematografica, le prescrizioni sanitarie e le regole di circolazione (art. 825). Il rinvio a tali fonti normative è giustificato dal carattere di queste materie, le quali richiedono una disciplina che si adegui continuamente alle mutevoli situazioni concrete.

TITOLO VIII.

DELLE INCHIESTE SUI SINISTRI.

516. — A disporre la disciplina delle inchieste sui sinistri aeronautici in questo titolo del libro I, invece che fra le disposizioni processuali, dove per la parte marittima la corrispondente materia è regolata, mi ha indotto la considerazione della diversa funzione delle inchieste in esame. Secondo la prassi seguita — dalla quale, tenuto conto delle ragioni che l'hanno determinata, non mi è parso opportuno discostarmi — le inchieste aeronautiche, pur essendo predisposte, come quelle marittime, per un fine di pubblico interesse, si propongono tuttavia di accertare soprattutto le cause tecniche del sinistro. A differenza delle inchieste marittime, esse non fungono come mezzo di istruzione preventiva agli effetti penali, nè esplicano alcuna efficacia nel giudizio civile; ma la loro efficacia si esaurisce normalmente nell'ambito stesso dell'amministrazione, giacchè gli interessati nell'aeromobile sinistrato o nel carico non hanno diritto di conoscere i risultati delle indagini, compiute dall'autorità aeronautica.

517. — Il regolamento per la navigazione aerea, riferendosi unicamente ai sinistri avvenuti fuori degli aeroporti e delle loro immediate vicinanze o delle vicinanze di una Regia nave, prevedeva un'inchiesta sommaria, da parte dell'autorità più vicina al luogo del sinistro, e, nel caso in cui questa lo ritenesse necessario, un'inchiesta tecnica, eseguita dalla stessa autorità ovvero dal personale della sezione delle costruzioni aeronautiche, il quale doveva, appena invitato, portarsi immediatamente sul luogo (articoli 274-276 reg.). Preferibile mi è parso attribuire al direttore di aeroporto il compito di procedere alla inchiesta sommaria per tutti gli incidenti aeronautici, accaduti nella sua circoscrizione (art. 826); e lasciare al Ministro, al quale il direttore trasmette gli atti dell'inchiesta sommaria, di decidere poi se debba o no aver luogo l'inchiesta tecnica formale. Per tale inchiesta, in conformità della prassi attuale, ho disposto la costituzione di una commissione tecnico-amministrativa, rinviando al regolamento la fissazione dei criteri per la composizione della commissione medesima (art. 827). Questa commissione, compiuti gli accertamenti necessari, redige una relazione delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte, e la deposita presso il Ministero (articolo 829).

518. — Il carattere prevalentemente tecnico degli accertamenti, ai quali la commissione procede, e l'intento stesso che l'inchiesta tecnica formale si propone, giustificano la norma dell'art. 828, secondo la quale l'autorità che esegue l'inchiesta è libera di ammettere o meno ad essere sentiti, durante lo svolgimento delle operazioni, oltre le persone chiamate a deporre, anche gli assicuratori, i danneggiati e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nell'aeromobile e nel carico.

519. — Nell'art. 830 cpv. ho determinato i compiti dell'autorità marittima, che abbia notizia di un sinistro aeronautico avvenuto in mare. Detta autorità, che a sensi dell'art. 727, è tenuta a prendere i primi provvedimenti, se l'autorità aeronautica non può tempestivamente intervenire, anche quando questa intervenga deve cooperare alle operazioni necessarie. Ho disposto pertanto che a tali operazioni essa debba provvedere d'accordo, ove possibile, con l'autorità aeronautica.

520. — Mentre in generale è rimesso all'apprezzamento discrezionale del Ministro per l'aeronautica la valutazione dell'opportunità di disporre l'inchiesta tecnica formale, nel caso in cui non si hanno notizie di un aeromobile e sussistono ragionevoli motivi per ritenerlo perduto, il Ministro deve senz'altro ordinare tale inchiesta (art. 831). A disporre in tal senso ha portato la considerazione che, una volta accertata l'esistenza dei detti motivi, l'opportunità dell'inchiesta risulta senz'altro dimostrata. Perciò, nel caso in esame l'apprezzamento del Ministro è limitato unicamente alla valutazione dei motivi, che inducono a far ritenere perduto l'aeromobile.

521. — Riproducendo nell'art. 832 la corrispondente norma, ispirata da ragioni di cortesia internazionale, del citato regolamento, ho disposto che il Ministro per l'aeronautica dia comunicazione al Ministro per gli esteri del sinistro accaduto nel Regno ad aeromobili stranieri; ed ho chiarito poi che il direttore di aeroporto e la commissione inquirente hanno facoltà di procedere all'interrogatorio dell'equipaggio e dei passeggeri dell'aeromobile straniero sinistrato. Nell'art. 833 ho determinati infine i compiti dell'autorità consolare italiana nel caso di sinistro occorso ad aeromobile italiano all'estero.

TITOLO IX.

Degli atti di stato civile in corso di navigazione.

522. — Anche alla materia, regolata in questo titolo, che nella abrogata legislazione aeronautica aveva ricevuta una assai affrettata disciplina, ho dato un più organico assetto, senza perdere peraltro di vista il necessario coordinamento con le norme del codice civile e dell'ordinamento dello stato civile.

Ho attribuito anzitutto, data l'identità di esigenze, anche al comandante di aeromobile il potere di procedere al matrimonio in imminente pericolo di vita, negli stessi casi in cui tale potere è attribuito al comandante di nave (art. 834). E' questa l'unica funzione di ufficiale di stato civile, affidata al comandante di aeromobile; poichè per le nascite, le morti e le scomparizioni da bordo, non mi è parso opportuno discostarmi dal sistema attuale secondo il quale il comandante deve limitarsi a prendere nota di tali eventi sul giornale di rotta e a farne dichiarazione all'atto dell'approdo, alle autorità designate dalla legge. In considerazione di ciò ho determinato nell'art. 834 cpv. il periodo entro il quale il comandante può esercitare la detta funzione, adottando lo stesso criterio, accolto per delimitare il periodo, entro il quale il comandante di nave può esercitare le funzioni di ufficiale di stato civile; ed ho disposto inoltre, in tale articolo, che l'atto di matrimonio, compilato dal comandante di aeromobile, deve essere annotato sul giornale di rotta e consegnato nell'aeroporto di primo approdo al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare.

523. — A mantenere il sistema della legislazione precedente per quanto concerne l'obbligo del comandante di annotare soltanto e denunciare poi le nascite, le morti e le scomparizioni da bordo, mi ha indotto la considerazione che tale sistema è giustificato dalla più breve durata del viaggio aereo nei confronti di quello marittimo, e dal prevalente rilievo delle mansioni tecniche nella figura del comandante di aeromobile.

Ho tuttavia disposto che la denuncia dei detti avvenimenti debba farsi, all'atto dell'approdo nel Regno, al direttore di aeroporto, invece che direttamente alle competenti autorità di stato civile. Il direttore di aeroporto, o l'autorità consolare all'estero, raccoglie con processo verbale le dichiarazioni del comandante, e ne trasmette copia all'autorità competente a norma delle disposizioni dell'ordinamento dello stato civile, ovvero, quando si tratti di processi verbali di scomparizione, al procuratore del Re Imperatore (articoli 835 e 836). L'innovazione introdotta vale a rendere più agevole, e quindi ad assicurare meglio l'adempimento dell'obbligo di denuncia imposto al comandante, e consente ad un tempo un immediato controllo, da parte del direttore di aeroporto, in una materia così delicata.

524. — Per dare una più organica e adeguata disciplina alla scomparizione in caso di perdita dell'aeromobile, ho dovuto in qualche punto discostarmi dal vigente ordinamento dello stato civile. Quest'ultimo, oltre ai casi nei quali, sia pure senza rinvenimento del cadavere, la morte risulta accertata (art. 145; art. 148, terzo cpv.), regola poi unicamente la ipotesi che, in conseguenza della perdita dell'aeromobile, siano da ritenere perite, evidentemente a giudizio dell'autorità aeronautica, tutte le persone dell'equipaggio e tutti i passeggeri idonei a fare testimonianza, e stabilisce che, in tale ipotesi, il comandante dell'ultimo aeroporto toccato dall'aeromobile nel Regno debba fare inserire, dopo accertato l'infortunio, una dichiarazione autentica nei registri di ciascuno dei comuni, a cui appartenevano le persone morte (art. 148, secondo cpv.).

Ma intanto la norma risulta incompleta, poichè nulla dispone per il caso che le persone scomparse in seguito al sinistro non si possano ritenere perite. Inoltre, com'è ovvio, la competenza del direttore dell'ultimo aeroporto toccato nel Regno si giustifica soltanto nel caso di perdita presunta dell'aeromobile, e non pure quando la perdita dell'aeromobile medesimo risulti accertata. In tal caso invero è assai più logico ed opportuno che anche agli adempimenti necessari in ordine allo stato civile provveda il direttore dell'aeroporto della circoscrizione, nella quale è accaduto il sinistro.

In questo senso pertanto ho modificato anzitutto il disposto dell'art. 148, chiarendo ad un tempo che all'estero provvede l'autorità consolare. Al sistema, seguito in detto articolo, mi è parso poi preferibile quello di disporre che, nei casi di perdita, accertata o presunta dell'aeromobile, il direttore di aeroporto competente o l'autorità consolare debbano procedere alla compilazione dei processi verbali di scomparizione, facendo constare in tali processi le dichiarazioni dei superstiti, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi necessari, nonchè dichiarando se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite (art. 837).

Sempre in considerazione dell'identità di esigenze, ho rinviato alle corrispondenti norme marittime la disciplina delle conseguenze della scomparizione da bordo o per naufragio. La estensione del regime, adottato da queste norme e a suo luogo illustrato, mentre per un verso si inquadra in parte nell'art. 145 dell'ordinamento dello stato civile, viene per altro verso a modificare parzialmente il disposto dell'art. 148 dello stesso ordinamento; ma anche questa modifica è giustificata dall'opportunità di seguire un regime più organico e adeguato alle esigenze delle diverse possibili ipotesi.

TITOLO X.

Disposizioni speciali.

525. — Ho raccolto in questo titolo alcune disposizioni speciali sulla navigazione da turismo (capo I) e sulla navigazione con alianti (capo II).

La destinazione degli aeromobili da turismo che, anche se idonei a voli a grandi distanze, normalmente sono adibiti a coprire più brevi percorsi, consente di sottoporre tali apparecchi, ad alcuni effetti particolari, ad un regime più semplice e snello di quello degli altri aeromobili. Lo stesso è a dirsi per gli alianti, rispetto ai quali anzi la destinazione al volo su più brevi percorsi rappresenta una conseguenza della struttura stessa di tali apparecchi.

Le norme del capo I sulla navigazione da turismo non si discostano sostanzialmente da quelle della legge 25 giugno 1936, n. 310, che ho tuttavia migliorate nella forma e sistemate secondo un più rigoroso ordine logico. Ho disposto pertanto: *a*) anzitutto, l'esenzione dal visto sul giornale di rotta, essendo sufficiente che il pilota indichi in partenza al direttore dell'aeroporto il prossimo luogo di approdo (art. 839); *b*) la esenzione dal giornale di rotta per gli aeromobili da turismo, destinati ad effettuare voli di breve durata senza scalo, con ritorno all'aeroporto di partenza (art. 840); *c*) la facoltà di approdare e partire anche nei campi di fortuna, giustificata da considerazioni tecniche (art. 841); *d*) le agevolazioni relative all'uso di aerodromi statali, delle prestazioni, nonchè delle informazioni e dei servizi meteorologici dello Stato (art. 842). Ho rinviato al regolamento di determinare le particolari esenzioni doganali (art. 842 cpv.). Ho esteso infine agli aeromobili stranieri le disposizioni del capo in esame, a condizione di reciprocità (art. 843).

526. — Nel capo II ho dettato alcune norme, che assoggettano allo stesso regime gli alianti libratori e veleggiatori. Precisando le disposizioni del regolamento per la navigazione aerea, ho disposto anzitutto, per ragioni tecniche, che gli alianti possano prendere l'involo e approdare soltanto su campi di volo (art. 844); ho previsto poi, in conformità della legislazione abrogata, l'esenzione dai libri di bordo, già sancita per il giornale di rotta dall'art. 771 (art. 845); ed ho esteso infine agli alianti, per quanto è possibile, le agevolazioni concesse agli aeromobili da turismo dall'art. 842 (art. 846). Da ultimo, ho stabilito anche per le norme di questo capo l'applicabilità agli alianti stranieri a condizione di reciprocità (articolo 847).

LIBRO SECONDO

Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile.

TITOLO I.

Della costruzione dell'aeromobile.

527. — Anche in questo libro, come in quello corrispondente della parte prima, la sistemazione seguita dal codice s'ispira ad una netta distinzione fra i rapporti che fanno capo alla proprietà, e quelli che fanno capo all'esercizio dell'aeromobile: distinzione non sempre tenuta presente dalle fonti legislative dell'ordinamento fin qui in vigore.

528. — Il titolo primo è dedicato alla costruzione degli aeromobili.

Ho mantenuto il sistema, seguito dall'art. 132 del regolamento per la navigazione aerea, secondo il quale chi imprende la costruzione deve, oltre a farne dichiarazione al Ministro per l'aeronautica, indicando lo stabilimento in cui saranno costruiti la cellula e i motori, denunciare, entro dieci giorni dall'inizio dei lavori, al Registro aeronautico italiano l'intrapresa costruzione dell'aeromobile, presentando il relativo progetto (articoli 848 e 849). Queste due formalità si propongono uno scopo diverso; la denuncia vale infatti a promuovere il controllo tecnico del Registro italiano, al quale tale controllo è affidato (art. 850); mentre la dichiarazione ha l'intento di consentire al Ministro di esplicare a sua volta una sorveglianza sulla costruzione, accertando ad esempio se questa sia diretta da persona munita della prescritta abilitazione, e se sia condotta secondo le prescrizioni dei regolamenti.

Come sanzione per l'omessa dichiarazione o per l'omessa denuncia ho disposto che il Ministro possa in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non sia stato osservato il disposto degli articoli 848 e 849. La stessa facoltà è attribuita al Ministro, per la tutela dell'interesse pubblico, quando la costruzione venga diretta da persona non munita della prescritta abilitazione, o non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica, o infine quando non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti (art. 851).

529. — Negli articoli 852-856 ho disciplinato il contratto di costruzione, colmando così una lacuna della legislazione precedente.

In conformità del sistema seguito in generale dal codice, per la forma di questo contratto ho richiesto l'atto scritto a pena di nullità (art. 852).

Nell'ordinamento precedente l'omissione della dichiarazione di costruzione importava, secondo i principii, che la costruzione doveva presumersi fatta per conto del costrut-

tore. Più razionale mi è parso disporre che il contratto di costruzione sia soggetto a pubblicità mediante trascrizione nello speciale registro delle costruzioni, e far discendere dalla mancata pubblicità la presunzione che l'aeromobile sia costruito per conto del costruttore (art. 853, primo comma).

530. — Nella disciplina della pubblicità ho apportato un miglioramento sistematico alle norme del progetto definitivo, regolando la pubblicità del contratto di costruzione separatamente da quella degli atti relativi alla proprietà e agli altri diritti reali su aeromobili in costruzione. L'art. 853 precisa gli effetti della pubblicità del contratto di costruzione, delle modifiche o della revoca di questo; l'art. 854 concerne la forma del titolo da trascrivere, i documenti da consegnare e l'esecuzione della trascrizione. L'art. 857, infine, regola la forma degli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili in costruzione o loro quote e la pubblicità relativa. Per evitare inutili e frequenti ripetizioni, ho spesso richiamato, mediante rinvio, le norme della corrispondente parte prima, o quelle del titolo secondo del libro in esame, dove la pubblicità degli atti relativi a diritti reali su aeromobili è disciplinata in maniera più completa.

531. — Il regime, concernente l'esercizio dell'azione di responsabilità contro il costruttore dell'aeromobili (art. 855), è identico a quello disposto per il costruttore di nave (art 240). E' fin troppo evidente che non vi sarebbe stato motivo di seguire una diversa soluzione.

Lo stesso può ripetersi per l'art. 856, che anche al contratto di costruzione di aeromobili, come già al contratto di costruzione di navi, dichiara applicabili le norme sul contratto di appalto, per quanto non sia diversamente disposto.

532. — Per evitare il riprodursi di questioni, che si erano agitate in materia sotto l'impero della legislazione abrogata, ho disposto che, a costruzione ultimata, il collaudo da parte del Registro italiano possa essere richiesto anche dal costruttore, oltre che proprietario (art 858)

L'art 859 detta una norma, intesa a coordinare il regime di pubblicità degli atti relativi a diritti reali o di garanzia su aeromobili in costruzione con il regime dell'iscrizione dell'aeromobile dopo il collaudo ed a tal fine stabilisce che l'autorità alla quale è richiesta l'iscrizione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale debba provvedere a trascrivere nel registro medesimo, e ad annotare sul certificato di immatricolazione, le trascrizioni relative a diritti reali su aeromobili in costruzione.

533. — L'opportunità di assoggettare ad un regime più semplice gli alianti libratori mi ha indotto infine ad escludere l'applicabilità delle norme del titolo in esame alla costruzione di tali apparecchi, ad eccezione degli articoli 855, 856 e 858 (art. 860).

TITOLO II.

DELLA PROPRIETÀ DELL'AEROMOBILE.

534. — Nella prima norma di questo titolo (art. 861) mi è sembrato opportuno sancire un principio, acquisito in dottrina già nel precedente ordinamento, e secondo il quale, a meno che non sia diversamente stabilito, gli aeromobili sono soggetti alla disciplina dei beni mobili. Questo principio, come ho già osservato in relazione alla nave, assume un rilievo pratico notevole, essendo l'aeromobile un bene mobile, soggetto a registrazione, e che pertanto al pari degli altri mobili registrati è assoggettato talvolta dalla legge ad un regime analogo a quello dei beni immobili: così ad esempio in tema di pubblicità, di diritti di garanzia, ecc.

535. — Viene poi delineato, nelle norme che seguono, il regime delle pertinenze e delle parti separabili. Delle pertinenze ho dato nell'art. 862, primo comma, un'indicazione esemplificativa, chiarendo nel secondo comma, per le speciali esigenze della materia — comuni peraltro a quelle, già rilevate, della materia marittima — che la destinazione a pertinenza può essere effettuata anche da chi non sia proprietario dell'aeromobile o non abbia su questo un diritto reale. Per evitare il ripetersi di dannose incertezze, ho inoltre testualmente risolto nell'art. 862 la questione, relativa alla situazione giuridica del motore. Ho adottato al riguardo la soluzione, alla quale era pervenuta la più corretta dottrina, considerando il gruppo moto-propulsore come una parte separabile. In verità, l'equivoco di quella opinione, che nel motore ravvisava invece un accessorio, è manifesto. Il gruppo moto-propulsore costituisce infatti un elemento essenziale affinchè l'aeromobile possa adempiere alla sua funzione; senza di esso esiste la *cellula* dell'aeromobile, non l'aeromobile. Ma, pur trattandosi di una parte costitutiva, questa può essere staccata dalla cellula senza che ne consegua un'alterazione distruttiva dei singoli elementi che compongono l'aeromobile come cosa complessa; sotto tale aspetto va considerata come parte *separabile*

Per quanto concerne il regime delle pertinenze e delle parti separabili, ho rinviato alle corrispondenti norme marittime, attribuendo alle indicazioni sul certificato di immatricolazione, relative alla proprietà delle pertinenze e delle parti predette e ad eventuali diritti di terzi, la stessa efficacia che hanno in materia le indicazioni sull'inventario di bordo. Mi è parso invero che, agli effetti delle norme in discorso, fosse questo il documento dell'aeromobile che meglio di altri potesse esplicare la funzione probatoria prevista dagli articoli 247 e 248, ai quali l'art. 863 rinvia.

536. — Regolando la forma degli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali sull'aeromobile o su quote di esso, ho richiesto, secondo il sistema generale adottato dal codice, la forma scritta a pena di nullità. Tuttavia per gli alianti libratori in considerazione delle ragioni ripetutamente accennate, ho disposto che il trasferimento possa aver luogo anche mediante accordo verbale (art. 864).

537. — Pure per la materia aeronautica, come per quella marittima, ho ritenuto più conforme a precisi criterii sistematici inserire nei rispettivi titoli della costruzione, della proprietà e dell'ipoteca le disposizioni sulla pubblicità degli atti relativi, piuttosto che disciplinare in un titolo autonomo, secondo la sistemazione seguita nel progetto definitivo, la pubblicità concernente la proprietà e gli altri diritti reali. Di tale pubblicità, peraltro, tenuto conto della sua particolare importanza, ho dettato una disciplina più completa e dettagliata, sempre in riferimento alle forme, all'esecuzione ed all'autorità competente; ai soli punti, cioè, che come ho già accennato, nel quadro generale della codificazione sono stati riservati dalla legislazione civile alle disposizioni speciali.

Ragioni di unitarietà del sistema mi hanno indotto ad estendere, colmando una lacuna del precedente ordinamento, anche agli alianti libratori il regime di pubblicità dei diritti reali e di garanzia; tuttavia, questi aeromobili non essendo provvisti di certificato di immatricolazione, mi è parso sufficiente disporre che la pubblicità degli atti che li concernono si compia mediante la sola trascrizione nel registro d'iscrizione.

Ispirandosi a tali direttive, la disciplina della pubblicità, disposta in questo capo, si sviluppa secondo lo stesso schema di quella della corrispondente parte marittima.

L'art. 865 in conformità dei principii fissati dal codice civile, indica gli atti, per i quali la pubblicità è prescritta, e le forme della pubblicità (trascrizione nel registro aeronautico nazionale, o nel registro matricolare della R.U.N.A. per gli alianti libratori; annotazione sul certificato di immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti)

L'art. 866 determina l'ufficio competente ad eseguire la pubblicità. In via di principio, ho fissato la competenza dell'ufficio di iscrizione dell'aeromobile; ma in previsione tuttavia del caso che l atto da pubblicare si riferisca ad un aeromobile, il quale si trovi in un luogo diverso da quello di iscrizione, ho disposto che la pubblicità possa essere richiesta anche al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo, dove l'aeromobile si trova. Detta autorità, a differenza di quanto stabiliva l art. 7, terzo comma del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, che, considerando unicamente l'ipotesi di aeromobile all'estero, prescriveva la trascrizione dell'atto nei registri del consolato, deve eseguire soltanto l'annotazione sul certificato di immatricolazione, richiesta in via generale dall'art. 865, e trasmettere poi i documenti, che le sono stati consegnati, all'ufficio d'iscrizione dell'aeromobile per la trascrizione nel registro. Per gli alianti libratori la pubblicità può essere richiesta anche all'ufficio locale della R.U.N.A., nella circoscrizione del quale è il luogo di abituale ricovero dell'aeromobile; il detto ufficio trasmette alla sede centrale, per la trascrizione, i documenti ad essa presentati

538. — Per quanto riguarda le forme del titolo da trascrivere ho fatto rinvio alla disciplina generale, prevista dal codice civile Mi è parso tuttavia conveniente anche a tale riguardo disporre un regime più semplice per gli alianti libratori, ed ho esteso agli atti, relativi a tali apparecchi, il regime della dichiarazione verbale di vendita introdotto dal codice già per le navi minori (art. 867). Ho rinviato alle corrispondenti norme della parte prima la disciplina dei documenti da consegnare per la pubblicità (art. 868).

539. — Poichè di regola, per gli aeromobili che debbono essere muniti del certificato di immatricolazione, la pubblicità deve risultare, oltre che dalla trascrizione nel registro, dall'annotazione sul detto certificato, nell'art. 869 ho previsto il caso che la pubblicità sia richiesta al Ministero per l'aeronautica, ma il certificato di immatricolazione non possa essere esibito, perchè l'aeromobile si trova altrove. In tal caso, l'organo che esegue la trascrizione deve darne comunicazione telegrafica al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo dove l aeromobile si trova o verso il quale è diretto, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sul certificato.

540. — L'art. 870, regolando l'esecuzione della pubblicità, rinvia alla corrispondente norma della parte prima, con alcune precisazioni, necessarie per adattare il contenuto di tale norma alla materia aeronautica. Come ho altrove accennato, la direttiva generale seguita nel codice è stata quella di tracciare in maniera completa le linee, secondo le quali la pubblicità deve compiersi.

541. — Anche per la materia aeronautica costituisce una innovazione di notevole rilievo quella attuata dall'art. 871, che fissa il principio della prevalenza delle trascrizioni sul registro nei confronti delle annotazioni sul certificato di immatricolazione. Questa soluzione, che capovolge il regime accolto dall'art. 7 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, è giustificata da quelle stesse considerazioni, che hanno indotto a seguirla nella corrispondente norma della parte prima (art. 257).

542. — Nelle ultime norme del capo in esame (articoli 872 e 873) è regolata la comproprietà dell'aeromobile, nella sua fase statica di comunione.

E' fin troppo evidente che, non essendovi particolari esigenze da tutelare, una disciplina della comproprietà aeronautica, diversa da quella marittima, sarebbe stata sotto ogni aspetto ingiustificata. Ed è significativo del resto il rilievo che, già nella legislazione precedente, nella quale mancava una espressa disciplina della comproprietà aeronautica, la più corretta dottrina faceva ricorso alle norme sulla comproprietà della nave. A tali norme pertanto ho espressamente rinviato la disciplina della materia; ed anche qui il rinvio, dato il sistema sostanzialmente unitario attuato dal codice, risponde unicamente ad un intento di maggiore chiarezza.

In considerazione del particolare regime relativo ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione dell'aeromobile, ho disposto che la vendita, da parte di un comproprietario, della sua quota a stranieri non possa aver luogo senza il consenso di tutti gli altri comproprietari (art. 873). Per la comproprietà navale una norma analoga non è stata necessaria, poichè la nave, finchè appartenga per sedici carati a cittadini, conserva la nazionalità, nonostante la vendita di singoli carati a stranieri.

TITOLO III.

DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE.

CAPO I.

Dell'esercente.

543. — Alla disciplina dei rapporti relativi alla proprietà, fa seguito quella dei rapporti relativi all'esercizio dell'aeromobile.

Delineando la figura dell'esercente, non mi è parso opportuno riprodurre la definizione, accolta dalla Convenzione di Roma, secondo la quale è esercente chi ha il potere di disporre dell'aeromobile e ne fa uso per proprio conto (art. 4, 2). Questa definizione, che testualmente deriva dall'ordinamento tedesco, si è rivelata in pratica di applicazione tutt'altro che facile; tanto ciò è vero che la stessa dottrina e la giurisprudenza tedesca, per stabilire quando sussista il potere di disporre dell'aeromobile e quando l'uso possa dirsi fatto per proprio conto, hanno dovuto far ricorso a criteri empirici, e pur sulla base di tali criteri non sono riuscite ad eliminare le incertezze relative alla soluzione dei vari casi concreti. Ad eguali, se non ancora maggiori incertezze avrebbe dato luogo l'applicazione di quella definizione nel nostro ordinamento, e le diversità di interpretazione avrebbero finito col creare quel divario fra legge interna e legislazione internazionale, che accogliendo la definizione della Convenzione, si sarebbe invece voluto evitare.

Per queste considerazioni mi è parso preferibile di non riprodurre la ricordata definizione in nessuna delle diverse formulazioni che erano state proposte, e di attenermi ad un criterio più semplice, e più rispondente alle esigenze concrete, considerando esercente colui che assume la gestione economica (esercizio) dell'aeromobile. Questa definizione, data incidentalmente nello stesso articolo che disciplina la dichiarazione di esercente (art. 874), rende il punto sostanziale della definizione di esercente, accolta dal testo internazionale, quale risulta dalle applicazioni pratiche.

L'identità della figura dell'esercente dell'aeromobile con quella dell'armatore della nave, come questa è definita nel codice, avrebbe consentito di usare lo stesso termine di « armatore » anche per la navigazione aerea, come ha fatto del resto già la legge 8 gennaio 1934, n. 331. Ma la pratica si è orientata ormai per l'uso del termine, assai meno elegante e perspicuo, di « esercente ». In considerazione appunto di questo orientamento, ed in conformità dei voti della Federazione interessata, ho mantenuto il termine « esercente », tenuto conto in particolare che la difformità di terminologia non può in alcun modo incidere sulla sostanziale identità delle due figure in esame.

544. — In un ordinamento che, come quello del codice, pone la responsabilità verso i terzi a carico dell'esercente, e non del proprietario, si è resa indispensabile, per la tutela dei terzi medesimi, l'introduzione di adeguate forme di pubblicità dell'esercizio. Occorre invero mettere i terzi in grado di conoscere chi è l'esercente, in vista della ipotesi di esercizio di un aeromobile di proprietà altrui; ipotesi che, se pure attualmente non molto frequente, tuttavia già si verifica in pratica.

Di tale esigenza si erano resi conto già la Convenzione di Roma (art. 4) ed il progetto di Bruxelles (art. 3), i quali però, quando il nome dell'esercente non risulti dal registro di iscrizione dell'aeromobile, si accontentano che tale indicazione risulti da un qualsiasi documento ufficiale. Ma un bene ordinato sistema di pubblicità non può limitarsi a questo solo elemento, ancora meno se il previsto documento rimanga in possesso dell'esercente. Dato ciò mi è parso opportuno disporre, oltre alla menzione dell'esercente sul certificato di immatricolazione, documento che nella nostra legislazione meglio di ogni altro si presta allo scopo, un'altra forma di pubblicità, che valga ad integrare la prima. E per rendere più agevole ai terzi la conoscenza della pubblicità, ho istituito un apposito registro, tenuto dal direttore dell'aeroporto, nella circoscrizione del quale è l'abituale ricovero dell'aeromobile. Per gli alianti libratori, data la loro minore rilevanza, ho stabilito che anche per la pubblicità dell'esercizio valga il registro di iscrizione, tenuto dalla R.U.N.A.

A tali criteri si ispirano gli articoli 874 e 875. Il regime, sancito da queste norme sulla traccia delle corrispondenti disposizioni della parte prima è il seguente: chi assume l'esercizio di un aeromobile deve farne preventiva dichiarazione, nelle stesse forme previste per la dichiarazione di armatore, al direttore di aeroporto, nella circoscrizione del quale è l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile o, se si tratta di aliante libratore, alla R.U.N.A. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, questi è ammesso a fare la dichiarazione, se l'esercente non vi provvede. La dichiarazione di esercente è trascritta nel registro tenuto dal direttore di aeroporto, o nel registro d'iscrizione della R.U.N.A., ed annotata nel certificato di immatricolazione. Nel caso in cui l'aeromobile si trovi fuori dell'aerodromo di abituale ricovero, la comunicazione telegrafica dell'avvenuta trascrizione, data dall'autorità, che procede alla trascrizione, a quella del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, assicura l'immediata annotazione sul certificato di immatricolazione.

Anche per la pubblicità dell'esercizio ho seguito il principio che, in caso di discordanza fra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato di immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro (art. 875, quarto comma). Da ultimo, in conformità della soluzione, accolta per la pubblicità dell'armamento della nave, e conforme del resto al disposto delle citate norme della Convenzione di Roma e del progetto di Bruxelles, ho stabilito che in mancanza della dichiarazione di esercente, debitamente resa pubblica, si presume esercente il proprietario fino a prova contraria (art. 876).

545. — La netta discriminazione fra proprietà ed esercizio importa come logica conseguenza che la responsabilità verso i terzi venga posta in via esclusiva a carico dell'esercente. A tale soluzione mi sono attenuto nell'art. 878, considerando che essa è giustificata da quelle stesse ragioni, che possono invocarsi in tal senso per l'armatore della nave; ed anzi la preoccupazione che, dichiarandosi responsabile l'armatore e non il proprietario, i terzi non siano sufficientemente tutelati, per la navigazione aerea è ancora meno fondata di quanto non lo sia per quella marittima, poichè per un'ampia zona dei rapporti extracontrattuali, e precisamente per i danni a terzi sulla superficie, il codice predispone l'assicurazione obbligatoria a garanzia dei terzi medesimi. Ho soppresso pertanto, in conformità dei voti della più corretta dottrina, la eccezionale responsabilità del proprietario, disposta dall'art. 40 del R. decreto-legge 1923, n. 2707, che non trovava alcun logico fondamento. Nel capoverso dell'art. 878 ho ripetuto il principio già sancito nella parte prima, secondo il quale l'esercente non risponde degli obblighi, che la legge impone al comandante come capo della spedizione. Si tratta di doveri, inerenti all'ufficio del comandante, e che come tali, al lume dei principi, non possono importare la responsabilità del preponente.

546. — Ho regolato, infine, secondo la soluzione accolta dalle Convenzioni di Roma (art. 7) e di Bruxelles 1938 (art. 15), la responsabilità dell'esercente nel caso di uso dell'aeromobile senza il suo consenso. Se l'esercente è in colpa, per non avere esplicata la dovuta diligenza al fine di evitare tale uso, risponde in solido con l'utente abusivo; ma anche in tal caso il debito dell'esercente è limitato per quelle obbligazioni, in rapporto alle quali la limitazione è prevista dalla legge (art. 879).

CAPO II.

Del caposcalo.

547. — Nella disciplina di questo agente terrestre dell'esercente ho apportato notevoli innovazioni. La definizione data dall'art. 15 della legge 8 febbraio 1934, n. 331, secondo la quale il caposcalo ha la rappresentanza dell'esercente soltanto per quanto concerne il potere di sospendere la partenza dell'aeromobile, rispecchia la fase primordiale, anche se fiorente, del traffico aereo. In considerazione del crescente sviluppo del traffico stesso, e del sempre maggiore impulso che, dopo il conflitto attuale, avranno le linee aeree internazionali, mi è parso opportuno configurare invece come normale l'attribuzione di poteri di rappresentanza al caposcalo, quando tali poteri non siano conferiti ad altri rappresentanti nei vari luoghi di scalo. A questo concetto si ispira l'art. 880, il quale, considerando da un lato la rappresentanza come normalmente inerente al rapporto, e dall'altro limitando l'estensione di essa ai poteri non attribuiti per la stessa zona ad altri rappresentanti dell'esercente, delinea la figura del caposcalo in maniera più adeguata alla prevedibili esigenze pratiche.

548. — Dato il criterio seguito nel delimitare l'estensione della rappresentanza del caposcalo, ho attentamente riflettuto se non convenisse disporre speciali forme di pubblicità per qualsiasi rappresentante dell'esercente. Ma per gli institori, una pubblicità ulteriore, o quanto meno sostitutiva rispetto a quella disposta dal codice civile, se pure utile per essere rivolta particolarmente all'ambiente interessato, almeno allo

stato attuale, non mi è sembrata indispensabile. Per gli altri rappresentanti, l'introduzione di speciali forme di pubblicità sarebbe riuscita troppo ingombrante.

Mi sono pertanto limitato ad istituire, per tutelare l'interesse dei terzi, un sistema di pubblicità della procura conferita al caposcalo, delle successive modifiche e della revoca. Ho stabilito a tal fine, seguendo la norma della pubblicità disposta nella parte prima per l'analoga figura del raccomandatario-mandatario con rappresentanza (art. 289), che tanto la procura quanto le modifiche e la revoca devono essere pubblicate, a cura dell'esercente o del caposcalo medesimo, in apposito registro, tenuto presso la direzione di aeroporto, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento. Quale sanzione per la mancata pubblicità, ho disposto che in tal caso la rappresentanza del caposcalo si presume generale, sempre entro i limiti indicati dall'art. 880, e che non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche e la revoca, a meno che venga provato che i terzi ne erano a conoscenza al momento della conclusione dell'affare (art. 881).

L'ultimo articolo di questo capo (art. 882), indica infine le mansioni del caposcalo come locatore di opera dell'esercente, e come rappresentante del medesimo limitatamente ad alcuni poteri, qualora la generica rappresentanza, considerata come normale dalla legge, sia stata attribuita ad altri preposti dell'esercente.

CAPO III.

Del comandante di aeromobile.

549. — Per esigenze di completezza ho trasferito in questo capo, dedicato alla complessa figura del comandante, le norme relative alla designazione del comandante, alla preposizione per surrogazione e per nomina dell'autorità consolare, ed all'assunzione di comandante straniero all'estero (articoli 884-886), che nel progetto definitivo erano collocate in altra sede meno appropriata.

Nell'art. 887 ho cercato di definire, in maniera più precisa dell'art. 17 della legge 1934, la figura del comandante, locatore di opere, rappresentante dell'esercente, investito inoltre dalla legge di poteri che non possono obiettivamente ricondursi alla rappresentanza. Nel primo comma di questo articolo ho chiarito ad un tempo, rendendo lo stesso concetto del citato art. 17 cpv. con una dizione tecnicamente più esatta, che nel corso del viaggio al comandante incombe la custodia dell'aeromobile anche durante le soste. Completa la definizione della figura del comandante l'art. 888, accennando in forma generica alle funzioni di stato civile e di notaio, che il comandante esercita come capo della comunità viaggiante.

550. — Gli articoli 889-891 regolano quei doveri del comandante, anteriori alla partenza o relativi al corso del viaggio che, nonostante il loro carattere pubblicistico, hanno un più stretto riflesso sugli interessi privati. Ho precisato, chiarendo l'art. 20 della legge 1934, che gli accertamenti che il comandante deve compiere di persona prima della partenza, si riferiscono non soltanto all'idoneità dell'aeromobile alla navigazione, ma pure alla conveniente disposizione del carico a bordo (art. 889). Ho espressamente posto a carico del comandante, anche a tal riguardo precisando le disposizioni dalla precedente legislazione, l'obbligo di curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti, e che il giornale di rotta sia regolarmente tenuto (art. 890).

L'art. 891 disciplina, secondo gli stessi criteri della corrispondente disposizione della parte prima, l'abbandono dell'aeromobile in pericolo, dettando una norma che è pienamente conforme a quanto già praticano i nostri piloti, che con alto senso del dovere si distaccano dall'apparecchio solo quando è assolutamente impossibile portarlo a salvamento.

551. — Quanto alla rappresentanza dell'armatore, ho ritenuto anzitutto che non sia opportuno ridurre i poteri, che in tale veste la legge del 1934 attribuisce al comandante, ed ho mantenuto pertanto, nonostante la proposta in senso contrario della Federazione esercenti, anche il potere di fare eseguire le riparazioni necessarie all'aeromobile. La preoccupazione che, avvalendosi di questo potere il comandante possa pregiudicare gli interessi dell'esercente, è del tutto ingiustificata. La necessità delle riparazioni va stabilita infatti in rapporto alla possibilità o meno di proseguire rapidamente il viaggio interrotto, e di evitare così all'esercente un danno maggiore di quello, che altrimenti ne deriverebbe. D'altro canto il fatto stesso che la durata delle riparazioni deve essere così breve da non cagionare la rottura del viaggio ne limita strettamente la importanza e la entità.

Ho adottato anche per la rappresentanza del comandante di aeromobile il criterio limite, seguito per il comandante di nave, che più di ogni altro mi è apparso semplice e pratico. A questo criterio si attiene l'art 892, provvedendo ad un tempo, ed in maniera identica alla corrispondente norma della parte prima, alla tutela dei terzi di buona fede. A tal fine il capoverso dell'articolo dispone che la presenza dell'esercente o di un suo rappresentante, munito di necessari poteri, è opponibile ai terzi solo quando costoro ne erano a conoscenza. Ma, poichè è da ritenere che normalmente l'esercente sia presente nel luogo, dov'è il suo domicilio, e che del pari il rappresentante sia presente nel luogo, relativamente al quale gli è stata conferita la procura, l'articolo stesso presume in tali casi, fino a prova contraria, la presenza *in loco* dell'esercente o di un suo rappresentante.

552. — Separatamente dalla rappresentanza ho disciplinato il potere-dovere del comandante di prendere i provvedimenti necessari per la salvezza dell'aeromobile, dei passeggeri e del carico, e cioè di deliberare o compiere l'atto di avaria (articolo 893). Vien così data una base esplicita e testuale ad una soluzione, alla quale già nell'ordinamento precedente, sia pure per vie diverse, perveniva la prevalente dottrina, ritenendo che questo caratteristico potere del comandante di nave fosse dalla legge attribuito anche al comandante di aeromobile.

553. — Da ultimo, al fine di escludere l'applicazione della corrispondente norma marittima, che seguendo un'antica tradizione ammette la vendita, da parte del comandante, della nave divenuta assolutamente innavigabile, ho mantenuto una disposizione della legge 1934, che altrimenti sarebbe stata affatto inutile, in quanto costituisce un'ovvia ripetizione di principii generali: e ho avvertito nell'art. 894 che il comandante non può vendere nè ipotecare l'aeromobile senza mandato speciale del proprietario.

CAPO IV.

Dell'equipaggio.

554. — La disciplina dell'equipaggio non si distacca notevolmente da quella disposta dalla legge del 1934 e dal relativo regolamento.

L'art. 895, secondo il quale l'equipaggio è costituito dal comandante e dalle altre persone addette al servizio in volo dell'aeromobile, ripete, con miglioramenti di forma, l'art. 21 della legge 1934.

L'art. 44 del regolamento 23 novembre 1936, n. 2496, sottoponeva la composizione dell'equipaggio degli aeromobili alla approvazione del Ministero dell'aeronautica. Ho mantenuta questa formalità soltanto per gli aeromobili da trasporto di persone in servizio pubblico, giacchè per tali apparecchi mi è parso che si renda necessario un più rigoroso controllo dell'autorità amministrativa. Negli altri casi invece è sufficiente che l'esercente si attenga alle modalità ed ai limiti stabiliti da leggi speciali e da regolamenti (art. 896).

555. — Disciplinando l'assunzione dei componenti dell'equipaggio, ho stabilito come regola, per intuitive esigenze politiche e di tutela del personale iscritto, che l'equipaggio degli aeromobili nazionali debba essere interamente formato da iscritti negli albi e nel registro del personale di volo (art. 897). In via di eccezione ho tuttavia disposto che all'estero, quando sia necessario, l'autorità consolare possa autorizzare a far parte dell'equipaggio persone non iscritte, anche se cittadini stranieri, purchè queste siano in possesso del prescritto titolo professionale o di altro equipollente. Questa eccezione, giustificata da ragioni di pratica opportunità, è contenuta in stretti limiti, per quanto concerne la durata dell'assunzione, la quale è ammessa solo fino al ritorno dell'aeromobile nel primo aeroporto nazionale (art. 898).

556. — L'art. 899 stabilisce la gerarchia di bordo, ossia il particolare rapporto che vincola i componenti dell'equipaggio in relazione al rispettivo grado. Tale rapporto è determinato secondo l'ordine delle varie categorie, nelle quali il personale di volo è distinto (art. 739), e, nell'ambito di ciascuna categoria, secondo l'ordine dei titoli professionali. Come ho rilevato illustrando la corrispondente norma della prima parte, la graduazione gerarchica è fondata sull'esercizio effettivo delle funzioni, e pur basandosi sui titoli professionali, ne prescinde, qualora le funzioni non coincidano con i titoli.

TITOLO IV.

DEL CONTRATTO DI LAVORO DEL PERSONALE DI VOLO.

557. — La questione preliminare, concernente i rapporti fra la disciplina legislativa del contratto di lavoro del personale di volo e quella stabilita dalle norme corporative, è stata risolta in linea di massima secondo le stesse direttive adottate per il contratto di arruolamento.

Come ho già avvertito, limitare nel codice la regolamentazione della materia a qualche solo punto fondamentale e rinviare il rimanente ai contratti collettivi ed alle altre norme corporative, non è sembrato un corretto criterio. Anche a prescindere infatti dal rilievo che i contratti collettivi possono mancare, sia pure temporaneamente e per talune categorie di personale di volo, le norme del codice devono essere autonome e complete, in modo da potere in ogni caso trovare applicazione, indipendentemente dalle norme corporative.

Come per il contratto di arruolamento, quindi, pure per il contratto di lavoro del personale di volo, la direttiva generale seguita è stata quella di segnare una disciplina, per quanto possibile, completa. Tuttavia, la mancanza di una tradizione legislativa, ed il carattere frammentario delle norme dettate dalla legge 8 febbraio 1934, n. 331, che costituiscono i soli precedenti legislativi in materia, ha consentito per il contratto in esame più frequenti rinvii, pur entro il quadro del criterio generale adottato, alle norme corporative. Questi rinvii rispondono all'intento, cui mi sono ispirato, di non limitare eccessivamente l'autonomia delle categorie interessate, per non impedire il necessario, continuo adeguamento della disciplina, attraverso le norme corporative, alle esigenze concrete. Lo stesso intento mi ha indotto a seguire la ripartizione delle norme del codice, disposta già per le corrispondenti norme della parte prima, in modo da distinguere fra esse quelle di carattere cogente e quelle derogabili dalle norme corporative o da contratti individuali.

558. — Per quanto concerne la denominazione del contratto, ho preferito parlare di contratto di lavoro, piuttosto che di contratto di arruolamento, secondo la denominazione usata dalla legge 1934. Mi è parso invero che questa ultima espressione, propria del rapporto di lavoro della gente di mare, anche per la sua derivazione letterale dall'iscrizione nei ruoli dell'equipaggio, non si addicesse al rapporto di lavoro del personale di volo.

559. — Nella collocazione delle singole norme ho adottato quello stesso criterio sistematico, determinato sostanzialmente dalla successione logica delle diverse fasi del rapporto di lavoro, che è stato seguito nel corrispondente titolo della parte prima. Come ho già accennato, la rigorosa osservanza di questo criterio ha consentito una notevole chiarificazione di talune materie, quali ad esempio quelle relative alla cessazione e alla risoluzione del contratto.

CAPO I.

Della formazione del contratto.

560. — Sono raccolte in questo capo le norme relative alla formazione del contratto, le quali disciplinano i requisiti subiettivi del lavoratore, i tipi, la forma, la durata e il contenuto del contratto.

In un primo articolo (900), l'assunzione degli iscritti negli albi o nel registro del personale di volo è subordinata all'osservanza delle norme sulle visite mediche, dirette ad accertare l'idoneità degli iscritti in rapporto al servizio, cui devono essere adibiti. L'indole delle mansioni, alle quali è addetto il personale di volo, vale a giustificare questa norma, imposta da manifeste considerazioni di ordine pubblico.

561. — L'art. 3 del codice civile riconosce ai minori che hanno compiuto gli anni diciotto la capacità di stipulare il contratto di lavoro. Il personale di volo delle prime tre categorie, addetto a servizi tecnici, non può essere ammesso all'esercizio della professione aeronautica in età minore a diciotto anni; soltanto il personale della quarta categoria, addetto a servizi complementari, già dalla legislazione abrogata era ammesso all'iscrizione nella gente dell'aria in età inferiore, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela. Sulla base dello stesso presupposto, ho riconosciuto nell'art. 901 al minore degli anni diciotto, iscritto nel registro della quarta categoria del personale di volo, la capacità di stipulare il contratto di lavoro, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela. Come per la corrispondente norma marittima (art. 324), il consenso prestato per detta iscrizione acquista il valore di una specie di emancipazione, con effetti limitati al rapporto di lavoro. Poichè il consenso funge da condizione necessaria, la revoca di esso fa cessare la capacità del minore. Disponendo in tal senso nel secondo comma dell'art. 901, ho tuttavia chiarito che la revoca non priva il minore della capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati, nè della capacità di prestare il proprio lavoro fino al compimento del viaggio in corso.

Questa disposizione nella sua prima parte rappresenta un'opportuna tutela del minore, e nella seconda è giustificata dall'interesse della navigazione.

562. — Nell'art. 902 sono indicati i tipi e la durata del contratto. Il contratto di lavoro può essere a tempo determinato o a tempo indeterminato. A differenza di quanto accade per il contratto di lavoro marittimo, la prassi, finora determinatasi, non conosce altri tipi di contratto di lavoro aereo.

In conformità di un principio, sancito anche dal codice civile ed accolto già dalle norme corporative, per un'adeguata tutela del lavoratore nell'art. 902, secondo comma ho disposto che il contratto si reputa a tempo indeterminato se la fissazione del termine non risulta giustificata dalla specialità del rapporto.

563. — Relativamente alla forma del contratto, l'art. 903, seguendo la soluzione accolta dalle norme corporative, richiede *ad probationem* l'atto scritto, se il contratto è a tempo determinato. Mi è parso invero che un maggiore rigore formale non sarebbe stato logico nè conveniente.

564. — L'art. 904 elenca le indicazioni che devono risultare dal contratto di lavoro. Anche per tale elencazione ho seguito la prassi, determinatasi attraverso le norme corporative, le quali precisano il contenuto della lettera di assunzione, ed ho opportunamente integrata la previsione delle indicazioni necessarie in riferimento al contratto.

Per stabilire poi un più preciso riferimento del contratto individuale al contratto collettivo ho stabilito, come nella corrispondente norma marittima (art. 332), che tra le indicazioni deve essere compresa anche quella del contratto collettivo.

CAPO II.

Degli effetti del contratto.

565. — In questo capo sono disciplinati gli obblighi rispettivi delle parti durante lo svolgimento del contratto.

L'art 905, relativo al servizio del lavoratore a bordo, integra il disposto dell'art. 30 della legge 8 febbraio 1934, n. 331. Fissato, in conformità di tale articolo, il principio che le persone dell'equipaggio non sono tenute a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono state assunte, la norma in esame ammette poi in via di eccezione la destinazione ad un servizio diverso, distinguendo a seconda che tale destinazione sia richiesta dall'interesse della navigazione ovvero da necessità della sicurezza dell'aeromobile, delle persone che si trovano a bordo e del carico; e con una soluzione, intesa a contemperare le diverse esigenze, stabilisce che, quando occorre per l'interesse della navigazione, il lavoratore può essere adibito ad un servizio diverso, purchè non inadeguato alla sua categoria e al suo grado, mentre, se ciò è necessario per la sicurezza della spedizione, egli può essere adibito a qualsiasi servizio. In tutti i casi, i componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati assunti, hanno diritto di percepire le differenze fra la retribuzione loro spettante e quella eventualmente maggiore, che sia connessa con le mansioni, ad essi in concreto affidate.

566. — Altro obbligo delle persone dell'equipaggio è quello di non caricare sull'aeromobile merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'esercente o di un suo rappresentante. Riproducendo nell'art. 906 l'art. 31 della legge 1934, si è precisato, per eliminare la possibilità di incertezze e di eventuali controversie, che il consenso deve risultare da atto scritto; e si è chiarito altresì che il prezzo di trasporto, che in caso di contravvenzione al detto obbligo il lavoratore è tenuto a pagare in misura doppia, va computato sulla base di quello corrente nel luogo e alla data di caricazione, per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie. Questa sanzione si cumula con quella del risarcimento dei danni, che l'esercente abbia eventualmente subiti.

567. — L'art. 907 stabilisce il diritto del personale di volo e del personale che, pur non facendo parte dell'equipaggio viene temporaneamente comandato a prestare servizio a bordo di percepire, oltre alla retribuzione pattuita, una indennità di volo; e per la misura di tale indennità rinvia alle norme corporative, o, in mancanza, agli usi.

568. — In caso di cattura del lavoratore, solo quando la cattura fosse avvenuta senza colpa di costui la legge 1934 manteneva il diritto del lavoratore medesimo alla retribuzione a termine del contratto di lavoro, e in difetto, per la durata di un anno (art. 34). Preferibile mi è parso rinviare, senza riprodurre la ristretta previsione della citata legge, alle norme corporative la misura della retribuzione e la durata in cui questa va corrisposta in caso di cattura, e solo in mancanza di norme corporative mantenere il termine massimo di un anno, limitatamente all'ipotesi che la cattura sia avvenuta senza colpa del lavoratore (art. 908).

569. — L'art. 909 regola il trattamento del lavoratore ammalato o ferito. Come per le corrispondenti norme marittime, le disposizioni concernenti l'ipotesi di malattia o di lesioni del lavoratore sono state collocate nell'ordine proprio a ciascuna di esse, in base a un criterio di carattere sistematico più corretto di quello seguito dall'art. 33 della legge 1934. Nell'art. 909 si considera pertanto il trattamento del lavoratore malato o ferito, mentre nella sede opportuna si disciplinano le indennità dovute al lavoratore ed il rimpatrio (art. 926).

In massima, si è fissato il principio che il lavoratore, che contrae malattie o riporta lesioni, ha diritto all'assistenza sanitaria a spese dell'esercente, e percepisce la retribuzione. Si è rinviato poi alle norme corporative, ed in mancanza, agli usi, la determinazione dei limiti entro i quali le spese sono a carico dell'esercente, della misura della retribuzione e del periodo, per il quale la retribuzione è dovuta. L'obbligo dell'esercente di provvedere all'assistenza sanitaria si è esteso anche alle ipotesi che il lavoratore si sia intenzionalmente procurata la malattia, ovvero l'abbia contratta per sua grave colpa mentre si trovava a terra e non a causa di servizio; ma si è disposto che in tal caso l'esercente abbia diritto di ripetere le spese, e non debba la retribuzione, per il tempo in cui il lavoratore è inabile al servizio. In quest'ultima parte, la norma segue un regime meno benevolo delle norme corporative, attualmente in vigore; ma il maggior rigore è giustificato da manifeste considerazioni di ordine pubblico.

570. — Nell'art. 910 è fissato il diritto del lavoratore a una indennità in caso di perdita degli indumenti o del bagaglio in conseguenza di un sinistro della navigazione. Anche per quanto concerne la misura di tale indennità si è rinviato alle norme corporative e in mancanza agli usi.

L'art. 911 stabilisce il diritto del lavoratore ad uno speciale compenso, in relazione al suo obbligo di prestare la propria opera per il ricupero di relitti a norma dell'art. 812. La misura del compenso, se non è fissata dalle norme corporative, va determinata sulla base dei rischi corsi, delle fatiche compiute, e della retribuzione percepita dal lavoratore.

CAPO III.

Della cessazione e della risoluzione del contratto.

571. — In questo capo sono regolate le ipotesi di cessazione e di risoluzione del contratto, e gli effetti che ne derivano in relazione a ciascun tipo di contratto.

La cessazione del contratto di lavoro a tempo determinato si verifica con la scadenza del termine. Ma intuitive esigenze di interesse della navigazione mi hanno indotto a disporre, riproducendo nell'art. 912 l'art. 32 della legge 1934, che il contratto a tempo determinato, che scade in corso di viaggio, si intende prorogato fino a quando l'aeromobile non sia ritornato nel luogo di partenza. L'esercente tuttavia ha facoltà di sbarcare il personale in uno scalo intermedio, assumendosi le spese del rimpatrio; ma anche in tal caso il contratto si intende ad ogni effetto prorogato fino al giorno d'arrivo al luogo di partenza. Questa soluzione contempera equamente gli interessi del lavoratore con quelli dell'esercente.

L'art. 913 regola la cessazione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, per volontà dell'esercente o del lavoratore, rinviando alle norme corporative o in mancanza agli usi la fissazione dei termini di preavviso.

572. — L'art. 914 elenca, sotto la denominazione di risoluzione, i casi di fine prematura del contratto, e cioè i casi in cui il contratto ha termine in forza di una causa, alla quale la legge riconosce l'efficacia di produrre l'estinzione del contratto. Risulta così chiaramente delineata dalla disciplina legislativa la differenza con la cessazione del contratto per il compimento del termine o per volontà di una delle parti. Le conseguenze tanto della cessazione quanto della risoluzione sono disciplinate nel capo successivo.

La risoluzione per perdita presunta dell'aeromobile è considerata a parte, con una norma identica a quella corrispondente della parte prima, dall'art. 915, il quale dispone che in tal caso, nei confronti degli eredi presunti del lavoratore e degli altri aventi diritto, il contratto di lavoro si considera risolto nel giorno successivo a quello al quale risalgono le ultime notizie.

573. — L'art. 916 primo comma prevede la facoltà dell'esercente di risolvere in qualunque momento il contratto di lavoro. La norma, com'è reso manifesto dalla sua formulazione, si riferisce tanto al contratto a tempo determinato quanto a quello a tempo indeterminato; ed espressamente avverte che nel caso in cui l'esercente si avvalga di tale facoltà, è fatto salvo il trattamento economico spettante al lavoratore. Si tratta di una facoltà, che risponde ai principii generali del diritto del lavoro, e nel campo del contratto di lavoro del personale di volo come in quello del contratto di arruolamento ha una speciale ragione di essere per le particolari esigenze disciplinari della vita di bordo. Non ho creduto, tuttavia, opportuno disporre un regime più rigoroso di quello seguito dalle norme corporative o dalla prassi; ed ho perciò stabilito, nel secondo comma dell'art. 916 che, in caso di cattura, di malattia o di ferita del lavoratore, l'esercente non può avvalersi della facoltà di risoluzione prima del decorso del periodo fissato dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi.

574. — L'art. 917 enuncia il principio, già accolto nella nostra legislazione del lavoro e nei contratti collettivi, della successione del cessionario dell'azienda nei rapporti di lavoro. Come nella corrispondente norma marittima, ho attribuito tuttavia al lavoratore il diritto di chiedere la risoluzione del contratto, precisando che se l'aeromobile è in viaggio, la risoluzione può essere chiesta solo all'arrivo in un aeroporto nazionale.

575. — L'ultima disposizione di questo capo (art. 918) determina il momento fino al quale, in caso di risoluzione del contratto, è dovuta la retribuzione, quando questa sia stabilita a tempo; e seguendo una soluzione, che agevolmente discende dai principii, dispone che in tal caso la retribuzione è dovuta fino al giorno della risoluzione.

CAPO IV.

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto.

576. — Nelle prime due norme di questo capo (articoli 919 e 920) ho fissato il principio che, tanto in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'esercente quanto in quello di cessazione per volontà del lavoratore, è dovuta a quest'ultimo una indennità; e secondo il criterio già altra volta adottato, ho rinviato alle norme corporative o in mancanza agli usi la determinazione concreta di tale indennità. Naturalmente, l'indennità non è dovuta se la risoluzione avviene per fatto imputabile al lavoratore (art. 920 ultima parte).

577. — Alle norme corporative ho rinviato anche per quanto concerne la misura della indennità da corrispondersi nel caso di perdita presunta dell'aeromobile; ma in previsione dell'ipotesi che tali norme non dispongano al riguardo, ho determinato l'ammontare dell'indennità nella misura pari a due mensilità di retribuzione. L'indennità è attribuita alle stesse persone, che ai sensi del primo comma dell'art. 936 beneficiano dell'assicurazione contro i rischi di volo in caso di morte dell'assicurato. Qualora manchino gli aventi diritto indicati da detta norma, l'indennità è devoluta alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria 921.

578. — Le conseguenze patrimoniali dell'esercizio della facoltà dell'esercente di risolvere il contratto a tempo indeterminato, qualora non sia dato il preavviso, o venga dato in misura inferiore a quello determinato ai sensi dell'art. 913, sono regolate dall'art. 922, secondo i criteri accolti dalle norme corporative, i quali rispondono ormai ad un principio generale del nostro diritto del lavoro. L'ultimo comma dell'articolo precisa che l'indennità non è dovuta, se la risoluzione del contratto avviene per colpa del lavoratore.

579. — L'art. 923, infine, è inteso a chiarire un punto relativo alle indennità accessorie con carattere fisso e continuativo. Secondo la disposizione in esame, devono considerarsi come un supplemento di paga quelle, fra dette indennità, a tal fine indicate dalle norme corporative. E' parso opportuno rimettere la indicazione delle indennità, integrative della paga base, alle norme corporative, poichè tali norme meglio possono adeguarsi alle esigenze concrete.

CAPO V.

Del rimpatrio.

580. — Le disposizioni sul rimpatrio del lavoratore ripetono quelle corrispondenti della parte marittima. Ho preferito riprodurle, piuttosto che valermi anche qui del sistema del richiamo, altrove adottato, affinchè la disciplina del contratto in esame risultasse anche formalmente completa.

La legge 1934 non regolava compiutamente il rimpatrio, ma si limitava a sancire nell'art. 33 l'obbligo dell'esercente di depositare presso l'autorità consolare la somma necessaria per la cura ed il ritorno in patria del lavoratore ammalato o ferito all'estero, e l'obbligo di far ricoverare il detto lavoratore in un ospedale o altro luogo di cura, depositando la somma necessaria, nei luoghi dove non esistesse un'autorità consolare. Le norme del capo in esame integrano quindi opportunamente la frammentaria disciplina dettata dalla legislazione abrogata.

581. — In un primo gruppo di norme ho fissato l'obbligo del rimpatrio (art. 924), il contenuto di tale obbligo, in generale e con specifico riferimento al lavoratore ammalato o ferito (articoli 925 e 926), il luogo del rimpatrio (art. 927). Quanto a quest'ultimo punto, chiarendo che il rimpatrio del lavoratore si compie con il suo ritorno nel luogo di assunzione, ho ammesso tuttavia il lavoratore a conseguire il rimpatrio in altra località, da lui indicata, sempre che non vi sia aumento di spesa per l'esercente.

L'art. 928 prevede la facoltà dell'esercente di provvedere al rimpatrio, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altro aeromobile che si rechi nel luogo di rimpatrio, e stabilisce in tal caso particolari garanzie per il lavoratore. Come ho accennato illustrando la corrispondente norma marittima (art. 367), questa particolare forma di rimpatrio è conforme alla prassi, e la previsione di essa, da parte del legislatore, è senza dubbio opportuna, quando al lavoratore siano offerte le necessarie garanzie.

Da ultimo l'art. 929, il quale stabilisce che le norme relative al rimpatrio si applicano agli stranieri assunti su aeromobili nazionali, a condizione di reciprocità, risponde a quegli stessi fini di tutela del nostro armamento, che ispirano l'art. 368.

CAPO VI.

Disposizioni varie.

582. — In questo capo sono collocate alcune disposizioni di carattere generale e di vario contenuto, che non avrebbero trovato adeguata sistemazione nei capi precedenti.

L'art. 930, relativo alla cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti del lavoratore verso l'esercente, non si allontana dai principii, sanciti già dagli articoli 35 e 37, lettera *c*), della legge 1934. Secondo tali principii, le retribuzioni possono essere cedute, sequestrate o pignorate solo fino ad un quinto del loro ammontare, ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili verso l'esercente; le somme dovute dall'esercente per il rimpatrio del lavoratore o per spese di cura, dato il loro fine particolare, non possono essere cedute, sequestrate o pignorate, neppure entro il limite predetto. Nella prima parte dell'art. 930, si è opportunamente precisato che i debiti, per i quali le retribuzioni sono cedibili, sequestrabili o pignorabili, devono essere connessi con il servizio del lavoratore.

La particolare destinazione degli oggetti, indicati nell'articolo 931, che si inquadra nell'art. 514 del codice di procedura civile, giustifica l'insequestrabilità e l'impignorabilità degli indumenti del personale di volo, necessari per i servizi di bordo, degli strumenti e degli altri effetti appartenenti al personale di volo, destinati all'esercizio della professione (articolo 931). Anche questa disposizione era già contenuta nella legge 1934 (art. 37, lettere *a* e *b*).

583. — Per un opportuno coordinamento logico con la disposizione generale sulla perdita presunta dell'aeromobile, l'art. 932 dispone che i diritti spettanti agli eredi del lavoratore e agli altri aventi diritto, nel caso in cui l'aeromobile si presume perito, possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione.

584. — Nell'art. 933, per quanto concerne gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi del lavoratore, e il trattamento a questo spettante, ho rinviato alle leggi speciali, alle norme corporative, e in mancanza agli usi. Queste fonti regolano con compiutezza la materia, secondo la varietà delle esigenze concrete.

585. — L'art. 934 fissa un principio consacrato dalla prassi e dalle norme corporative, secondo il quale il personale di volo, riconosciuto non più idoneo al servizio di volo, anche a causa di malattia, ha diritto di essere preferito, entro i limiti delle sue attitudini, nelle assunzioni di personale non navigante. A riprodurre questa norma nel codice mi ha indotto lo scopo di tutela del lavoratore, che essa si propone.

586. — L'art. 935 fissa l'obbligo dell'esercente di assicurare contro i rischi di volo il personale navigante abitualmente od occasionalmente addetto al servizio di volo, rinviando alle norme corporative o in mancanza agli usi la determinazione delle modalità e dei limiti di tale assicurazione. Risulta così integrata, sulla base della prassi attuale, l'insufficiente previsione degli articoli 34 della legge 20 agosto 1923, n. 2207 e 266 del relativo regolamento, i quali si limitano a sancire l'obbligo dell'assicurazione, senza nulla disporre circa l'estensione di tale assicurazione.

Il secondo comma dell'art. 935 precisa la portata dell'assicurazione, stabilendo che questa vale ad esonerare il datore di lavoro dalla responsabilità per infortuni di volo del personale, nei casi in cui tale esonero è previsto dalla legge sull'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro. Il rinvio a tale legge è giustificato dalla sostanziale identità di natura delle assicurazioni in discorso.

Sono espressamente fatte salve le disposizioni delle leggi speciali sulle assicurazioni per rischi diversi da quelli di volo (art. 935, ultimo comma).

587. — Particolare menzione merita l'art. 936, inteso ad evitare che l'assicurato possa destinare a persone diverse dal coniuge e dai figli l'intera indennità di assicurazione. Al fine di tutelare opportunamente tali persone, in considerazione dei loro vincoli familiari con l'assicurato, si è disposto che all'atto della stipulazione della polizza o successivamente, l'assicurato possa disporre in favore di altri solo per un terzo della somma assicurata, se ha figli o coniuge e figli, e per metà, se ha soltanto il coniuge. In caso di successivo matrimonio ovvero di sopravvenienza di figli, i diritti del beneficiario designato in polizza si riducono alle quote predette.

588. — Il termine di prescrizione dei diritti, derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo, è fissato in due anni dal giorno dello sbarco nel luogo di assunzione, dopo la cessazione o la risoluzione del contratto. Pure in rapporto alla prescrizione, la disciplina della perdita presunta dell'aeromobile esplica i suoi effetti, in quanto è dal giorno della cancellazione dell'aeromobile dai registri di iscrizione che decorre il termine della prescrizione dei diritti spettanti agli eredi del lavoratore.

589. — Anche per le norme sul contratto di lavoro del personale di volo, come per quelle sul contratto di arruolamento, secondo la direttiva già illustrata ho adottato la ripartizione, agli effetti della derogabilità, in norme assolutamente inderogabili, norme derogabili da quelle corporative, e norme derogabili anche dai contratti individuali.

Procedendo alla distribuzione delle varie disposizioni nelle diverse categorie, ho seguito nell'art. 938 gli stessi criteri dell'art. 375. Sono dichiarate inderogabili le norme, aventi un tipico carattere di ordine pubblico (norme assistite da sanzioni penali, o relative alla capacità delle persone, alla forma degli atti ecc.). Le altre disposizioni sono dichiarate derogabili senza alcun limite dalle norme corporative, e derogabili dai contratti individuali solo in favore del lavoratore. Questo diverso trattamento è giustificato dal rilievo che, mentre le norme corporative dànno garanzia di assicurare quell'equo componimento degli interessi del datore di lavoro e del lavoratore, che il legislatore ha di mira, eguale affidamento non può dare il contratto individuale.

LIBRO TERZO

Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione.

TITOLO I.

DEI CONTRATTI DI LOCAZIONE DELL'AEROMOBILE.

CAPO I.

Della locazione e del noleggio.

590. — La disciplina della locazione e del noleggio di aeromobile si adegua in tutto a quella della disciplina della locazione e del noleggio di nave: essa quindi si è potuta esaurire (art. 939) con un semplice rinvio. E' anzi interessante rilevare come alcune delle norme che compongono la disciplina della locazione e del noleggio di nave derivino da precedenti della legislazione aeronautica: ciò può dirsi ad esempio delle norme relative agli obblighi del noleggiante e del noleggiatore.

Unico punto in cui la disciplina aeronautica si distacca da quella marittima è per quanto attiene alla forma dei contratti di locazione e di noleggio. La locazione e il noleggio di aeromobile devono esser fatti sempre per iscritto; non si prevede un'eccezione parallela a quella fissata per le navi minori di stazza limitata. Ben è vero che una categoria analoga, di aeromobili in tal senso ed a tali effetti minori, si sarebbe potuta con facilià delineare: ma per essa l'ipotesi della locazione o del noleggio non appare effettivamente concreta, onde sarebbe stata superflua un'esplicita statuizione.

CAPO II.

Del trasporto.

SEZIONE I. — *Del trasporto di persone e di bagagli.*

591. — Non dissimile situazione si presenta nel trasporto di persone e di bagagli: identica la generale applicabilità delle norme stabilite per il parallelo istituto marittimo (art. 949), identica la deviazione attinente alla forma del contratto (art. 940). Il distacco dall'istituto marittimo avviene soltanto nel campo della responsabilità del vettore, ed è determinato da due fattori che potrei dire di natura esterna, cioè non propri delle congenite esigenze di struttura dell'istituto aeronautico: il principio affermatosi di un'assicurazione obbligatoria dei passeggeri; l'esistenza di una convenzione internazionale del 12 ottobre 1929. Ho ritenuto opportuno di conservare il primo, poichè ogni tendenza assicurativa o previdenziale merita favore; di rispettare la seconda, perchè già entrata nella nostra legislazione e del resto non discordante con i nostri principii generali.

592. — L'obbligo dell'assicurazione è posto nell'art. 941; il capoverso sancisce l'ovvio corollario della responsabilità del vettore inadempiente, che costituisce la sanzione attraverso la quale è, nella normalità dei casi, assicurato l'adempimento dell'obbligo, e nei casi anormali la tutela dell'altro contraente.

593. — Il regime della responsabilità nel trasporto di persone è fissato negli articoli 942 e 943. Tale regime copre, a tenore degli articoli 17 e 19 della Convenzione di Varsavia, il periodo in cui il passeggero si trova a bordo dell'aeromobile nonchè il corso delle operazioni di imbarco e di sbarco.

L'art. 942 considera tre categorie di danni: danni da ritardo; danni per inesecuzione del contratto; danni alla persona. La seconda di tali categorie non appare contemplata nella Convenzione, e solo parzialmente ed imprecisamente lo era nella legge ora abrogata; l'integrazione operata dal nuovo ordinamento vale a rendere più completo ed organico il sistema. La disciplina è infatti identica, per tutti i danni, sia nell'aspetto sostanziale sia nel regime probatorio: sul vettore gravano i danni derivanti dall'omissione, da parte del vettore e dei suoi dipendenti, delle misure necessarie e possibili (con la diligenza ordinaria, secondo quanto ritiene l'opinione prevalsa) per evitare il danno; sul passeggero i danni derivanti da caso fortuito o forza maggiore nonchè da impossibilità in cui il vettore o i suoi dipendenti si siano trovati di prendere le misure necessarie per evitare il danno; il vettore deve dare la prova dell'adempimento delle misure necessarie ovvero dell'impossibilità di prenderle.

L'art. 943 fissa il limite legale del risarcimento, pure questo desunto, nella cifra e nella disciplina, dalla Convenzione di Varsavia, ma integrato sulla base del regime dell'assicurazione obbligatoria. Imposto infatti all'esercente di linee aeree regolari l'obbligo di assicurare ciascun passeggero contro gli infortuni di volo per una determinata somma, è convenuto porre i limiti del risarcimento dovuto dall'esercente stesso in rapporto con le somme percepite dal passeggero in base al contratto di assicurazione, nel senso che i primi risultano proporzionalmente ridotti dalle seconde. In sostanza, nei casi in cui avrà applicazione la limitazione legale, la cifra complessiva massima del risarcimento che il passeggero potrà ottenere, in parte dall'esercente e in parte dall'assicuratore ovvero interamente dall'uno o dall'altro, non potrà superare le centosessantamila lire. Ma la limitazione non avrà applicazione da un lato tutte le volte che vi saranno convenzioni speciali tra le parti, essendo l'art. 943 sempre derogabile a favore del passeggero (art. 948 prima comma), e dall'altro, pure sulla base delle disposizioni di legge, tutte le volte che la responsabilità del vettore sarà dovuta ad omissione delle misure necessarie e possibili per colpa grave o per dolo del vettore o dei suoi dipendenti e preposti (art. 943 primo comma).

Questa originale caratteristica del regime della limitazione legale, derivata dall'art. 25 della Convenzione, è parsa meritevole di venir consacrata nel nostro ordinamento per il suo alto valore morale e sociale. Ed è interessante rilevare come la portata della disposizione si rifletta anche sulle pattuizioni private ammesse, le quali non potranno in alcun modo fissare un limite convenzionale, anche più elevato, applicabile fuori dei casi di responsabilità per colpa lieve.

Come si è visto, la limitazione è sempre soltanto derogabile a favore del passeggero; lo stesso principio vale per il regime di responsabilità propriamente detto (art. 948, primo comma).

Le stesse norme, con il medesimo regime di derogabilità, regolano il trasporto gratuito di passeggeri (artt. 947 e 948), in ciò opportunamente innovando rispetto alla troppo blanda legge finora vigente; mentre per il trasporto amichevole si applica la disciplina più favorevole dell'art. 414.

594. — Per quanto concerne il trasporto di bagagli, è fatta distinzione tra bagagli consegnati e bagagli non consegnati. La Convenzione di Varsavia distingue tra bagagli registrati e non registrati; le due discriminazioni normalmente coincidono, ma ciò che costituisce la ragion d'essere della diversità della disciplina, agli effetti della responsabilità del vettore, è appunto l'elemento della consegna.

La responsabilità del vettore per il trasporto di bagagli a lui consegnati e il limite del relativo risarcimento sono regolati dalle norme sulla responsabilità e sul limite del risarcimento per il trasporto di merci (art. 945), fatta eccezione per la constatazione delle perdite o delle avarie, per cui è fissato un termine di tre anzichè di sette giorni (art. 946). Per il trasporto di bagagli non consegnati è fissato invece un particolare regime (art. 944) — strettamente connesso, specie per quanto riguarda il periodo di tempo coperto, col regime della responsabilità pel trasporto di persone — che colma una lacuna così della Convenzione di Varsavia come della legge abrogata.

Al riguardo ho seguito il criterio, già fissato del resto nel parallelo campo dei trasporti marittimi, di attuare un regime di notevole favore per il vettore, così nell'aspetto sostanziale come ancor più nell'aspetto processuale, essendo egli, tra i due interessati, la persona in più difficile posizione per dare la prova della causa del danno.

La limitazione legale, desunta dall'art. 22 della Convenzione e già introdotta nell'ordinamento italiano dall'art. 38 della legge abrogata, è impostata sulle medesime basi che reggono la limitazione nel trasporto di persone. Essa è dunque circoscritta ai soli casi di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, e può essere in ogni caso derogata a favore del viaggiatore.

Ma per quanto attiene a quest'ultimo punto, una derogabilità piena così della limitazione legale come del regime di responsabilità, sempre nell'ambito, ben s'intende, dei principii generali del nostro ordinamento, è stata ammessa per i trasporti nazionali (art. 948, secondo comma). Questo criterio trova giustificazione, in confronto di quello diverso seguito per il trasporto marittimo (art. 412), nel rigore assai maggiore della limitazione legale del risarcimento dovuto dal vettore aereo, che è sembrato opportuno per tal via attenuare.

Quanto al trasporto gratuito ed amichevole, valgono i cenni ora fatti per il trasporto di persone.

Sezione II. — *Del trasporto di cose.*

595. — Il parallelismo tra il contratto di trasporto per aria e il contratto di trasporto per acqua è ancor esso perfetto, ma tuttavia limitato. Il trasporto per acqua si suddistingue in due grandi categorie: trasporto di carico totale o parziale; trasporto di cose singole. Per aria non si conosce che il trasporto di cose singole. Il rinvio alla parte prima (art. 955) è dunque limitato alle norme che disciplinano in particolare la seconda categoria, e alle norme comuni ad entrambe, fatta tra queste ultime eccezione di quelle che pongono la distinzione (art. 419) o che sono peculiari del trasporto per acqua (art. 421).

Norme particolari del trasporto aereo di cose sono, per le ragioni già accennate a proposito del trasporto aereo di persone, quelle attinenti alla forma del contratto e alla responsabilità del vettore. Il contratto deve in ogni caso essere provato per iscritto (art. 950). La responsabilità del vettore è regolata negli articoli 951 a 953, conformemente alla Convenzione di Varsavia. La ricezione delle clausole della Convenzione nel nostro ordinamento era un fatto compiuto, non meno di quanto lo fosse per il trasporto di persone: ho quindi ritenuto opportuno di adeguarvi il regime legislativo, attraverso un accurato lavoro di cesello e di organamento.

596. — Il regime di responsabilità del trasporto di cose copre i danni derivanti da eventi che si siano verificati non solo dall'inizio delle operazioni d'imbarco al termine di quelle di sbarco, ma altresì quando le cose si trovano comunque in custodia del vettore, fatta tuttavia eccezione dei trasporti terrestri, marittimi e fluviali effettuati al di fuori di un aerodromo.

Ben s'intende naturalmente che in quest'ultimo caso, quando risulterà esclusa l'applicazione del regime di responsabilità del trasporto aereo di cose, si applicherà il regime di responsabilità proprio del trasporto — terrestre, marittimo o fluviale — effettuato al di fuori dell'aeroporto, tanto se questo trasporto sia assunto dallo stesso vettore, quanto se sia assunto da altri.

Il criterio base del regime della responsabilità del vettore aereo, quale si estrae dal combinato disposto di numerose e disorganiche disposizioni della Convenzione, è quello di far gravare sul vettore i danni derivanti da mancanze da lui commesse nel prendere le misure necessarie e possibili, nonchè da mancanze che non rivestano gli estremi di colpa nautica lieve dei suoi dipendenti e preposti; di fare invece gravare sul caricatore i danni derivanti da caso fortuito o forza maggiore, nonchè da impossibilità in cui il vettore o i suoi dipendenti o preposti si trovassero di prendere le misure necessarie, e infine da mancanze dei dipendenti e preposti che rivestano gli estremi della colpa nautica lieve. Su questo criterio sostanziale si innesta la disciplina dell'onere probatorio, che pone a carico del vettore la prova dell'adempimento da parte sua e dei suoi preposti di tutte le misure necessarie per evitare il danno, ovvero l'impossibilità delle misure stesse, ovvero infine l'inattuazione delle medesime per colpa lieve nautica dei dipendenti e preposti. Tale il complesso di disposizioni contenute nell'art. 951.

Assai più semplice e lineare è invece il disposto dell'articolo 952, dove si fissa la limitazione legale del risarcimento dovuto dal vettore, sempre nei soli casi di responsabilità non derivante da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti, e sempre in mancanza di pattuizioni più favorevoli al caricatore.

Tuttavia qui la disciplina delle eventuali modificazioni convenzionali del limite legale non si sostanzia unicamente nel punto della inammissibilità di un limite inferiore, bensì si estende anche a stabilire l'efficacia semplicemente presuntiva della dichiarazione di valore compiuta dal caricatore (art. 952, secondo comma), in precisa se pur solo parziale coincidenza con la corrispondente normativa marittima.

Le disposizioni sulla responsabilità e sul limite del risarcimento nel trasporto di cose sono, nei trasporti nazionali, derogabili, nell'ambito dei principii generali, anche a favore del vettore (art. 953). Il criterio adottato coincide qui perfettamente con quello seguito nel campo dei trasporti di cose per acqua, ed è fondato sulle medesime ragioni.

Il gruppo delle disposizioni particolari al trasporto aereo di cose è chiuso dall'art. 954, che disciplina la constatazione della perdita e delle avarie. Il termine è qui più ampio che non nel trasporto di bagagli: sette giorni per la perdita e le avarie, quindici per i danni da ritardo. La riserva deve esser scritta o annotata sul documento del trasporto. La norma per la mancanza di riserve o annotazioni — ultimo comma dell'articolo — è intesa ad eliminare tutte le difficoltà e le incertezze della legge sin'ora vigente.

SEZIONE III. — *Della lettera di trasporto aereo.*

597. — Anche alla lettera di trasporto aereo si estende la Convenzione di Varsavia, e quindi, una volta deciso di uniformarsi a tale Convenzione, anche per la lettera di trasporto aereo si aveva una traccia precisa da seguire. Può dirsi anzi che la traccia sia stata duplice in quanto nel tempo stesso si è avuto lo schema parallelo profilato per la polizza di carico. Pur mantenendo le poche diversità di dettaglio, determinate o dai due accordi internazionali o dalla prassi delle categorie interessate, le linee fondamentali sono infatti risultate naturalmente identiche, se anche i documenti del trasporto aereo presentino una minore varietà di quelli propri del trasporto marittimo.

598. — Nei trasporti aerei di cose non è in uso una autonoma dichiarazione di imbarco, ma le indicazioni proprie di tale documento vengono dal caricatore direttamente inserite nel formulario della lettera di trasporto. Da ciò è scaturita appunto la impostazione che si vede nella Convenzione e nelle norme derivate, per cui emittente della lettera viene considerato il caricatore; ma in realtà potrebbe dirsi piuttosto che il formulario in parola con le indicazioni inseritevi dal caricatore, e prima di divenire in seguito all'ulteriore perfezionamento lettera di trasporto aereo, costituisca la dichiarazione di imbarco aereo. Perciò appunto è sembrato opportuno che il codice impostasse in tal modo la normativa della lettera di trasporto, uniformando, con l'esplicita disposizione dell'art. 956, la disciplina di questa alla disciplina della polizza e nel tempo stesso ispirandosi all'effettiva sostanza del fenomeno giuridico.

L'art. 956 precisa altresì, con l'occasione, che possono essere emesse tante lettere quanti sono i colli da trasportare, o più precisamente che il vettore è tenuto, su richiesta del mittente, ad emettere appunto un numero di lettere pari a quello dei colli. Questa norma si trova esplicitamente stabilita nella Convenzione e a stretto rigore sarebbe stata superflua nella disciplina del codice; tuttavia è sembrato opportuno riprodurla qui per confermare la prassi, la quale in sostanza si può considerare parallela a quella dell'emissione degli ordini di consegna nella navigazione marittima. Nel trasporto aereo, lo svolgimento del trasporto è troppo rapido perchè possa farsi luogo a un frazionamento del titolo originariamente emesso; e quindi il mittente si precostituisce la possibilità di utilizzare separatamente le diverse partite del carico attraverso un'emissione separata di tanti documenti di trasporto quante sono le partite, fin dall'origine.

599. — Il meccanismo della redazione della lettera di trasporto aereo è fissato dall'art. 957, in due tempi distinti, cui rispondono rispettivamente il primo e il secondo comma.

A tenore del primo comma, il mittente redige in triplice copia il formulario della lettera di trasporto aereo inserendovi un certo numero di indicazioni; a tenore del secondo comma il vettore è tenuto a completare la lettera di trasporto con tutte le rimanenti indicazioni previste dalla legge.

Il disposto di entrambi i comma si integra e acquista un preciso contenuto attraverso il riferimento all'art. 958, che stabilisce le indicazioni della lettera di trasporto aereo. Ne consegue che il mittente deve indicare il proprio nome e domicilio, il luogo di destinazione e, quando la lettera è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario; la natura, qualità e quantità delle cose da trasportare, nonchè il numero, il peso e le dimensioni dei colli e la marca che li contrassegnano; il prezzo delle cose e l'ammontare delle spese se il trasporto è fatto contro assegno; l'eventuale valore dichiarato; i documenti consegnati al vettore in accompagnamento della lettera. A sua volta il vettore deve indicare il proprio nome e domicilio, lo stato apparente delle merci ovvero degli imballaggi, il luogo e la data di caricazione, il prezzo del trasporto nonchè la data e il luogo del pagamento e la persona che deve eseguirlo, la durata del trasporto e l'indicazione sommaria della via da seguire, se sono state convenute.

La formulazione di tali norme, segnatamente per quanto concerne i documenti che devono essere emessi dal vettore, si presenta assai più lineare e semplice di quanto non sia nel settore marittimo, non solo per la rilevata mancanza di una vera e propria dichiarazione di imbarco, ma anche e soprattutto per l'inesistenza di una dicotomia analoga a quella della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico.

L'esigenza di rendere il mittente responsabile verso il vettore dei danni derivanti da omissioni o inesattezze delle indicazioni che egli è tenuto a inserire nel formulario della lettera è invece perfettamente parallela a quella che si presenta nel trasporto marittimo per la dichiarazione di imbarco; è stata perciò coperta da una esplicita disposizione di legge (art. 957, terzo comma).

600. — Il completamento del formulario della lettera e l'emissione della lettera stessa avvengono, come dispone il secondo comma dell'art. 957, allorquando il vettore ha preso in consegna le merci, cioè naturalmente prima dell'effettiva caricazione di queste sull'aeromobile; tuttavia nelle indicazioni prescritte dall'art. 958, alla stregua della Convenzione di Varsavia, è compresa quella della data di caricazione. Evidentemente non può trattarsi che di data di futura caricazione, e pertanto sul valore di questa indicazione, anche sotto l'aspetto probatorio, si sarebbero potuti manifestare dubbi e incertezze. Ad evitare possibili controversie è sembrato tuttavia opportuno che il codice disponesse con una esplicita norma, analoga a quella già vista nel trasporto marittimo, che, se nella lettera di trasporto non è indicata la data di caricazione, per tale si presume fino a prova contraria la data di emissione (art. 959).

Alla base di tale norma non è la stessa considerazione che costituisce il presupposto dell'art. 461, ma piuttosto il rilievo che nella prassi dei traffici aerei, data la celerità dei medesimi, la caricazione e la partenza avvengono solitamente subito dopo la consegna al vettore; e quindi si stabilisce in tale settore un ulteriore raccordo che consente di estendere anche al titolo emesso anteriormente alla caricazione lo stesso regime di presunzione che nel settore marittimo si riferisce ai titoli emessi dopo la caricazione.

601. — In merito alle indicazioni da inserire nella lettera relativamente alla natura, qualità e quantità delle cose da trasportare, si pongono invece i medesimi problemi già accennati per le analoghe indicazioni della polizza. Tuttavia la Convenzione di Varsavia si distacca dai due opposti indirizzi che abbiamo visto contendersi il campo nei trasporti marittimi, e segna in certo senso una linea intermedia; ven-

gono cioè distinte in due gruppi le indicazioni relative, secondo un originale e senza dubbio logico criterio, e mentre per uno si pone un regime analogo a quello del codice di commercio ora abrogato, per l'altro invece si inverte il regime delle clausole ignoro peso e simili.

L'art. 960 del codice ha seguito precisamente questo sistema, chiarendolo tuttavia nella sua applicazione e ulteriormente integrandolo. In conseguenza, le indicazioni della lettera di trasporto relative al numero, al peso e alle dimensioni dei colli, nonchè allo stato degli imballaggi, fanno fede fino a prova contraria; quelle relative alla natura, alla qualità, nonchè allo stato delle cose, non fanno prova contro il vettore a meno che siano state verificate da lui alla presenza del mittente e la verifica consti dalla lettera di trasporto, ovvero si tratti di indicazioni relative allo stato apparente.

602. — Si entra ora più propriamente nella disciplina del titolo: la determinazione degli originali della lettera e la relativa natura giuridica è fissata nell'art. 961. A quest'ultimo riguardo in particolare il codice ha voluto, integrando la Convenzione e le norme pedissequamente derivate, apportare un chiarimento parallelo a quello già tracciato nel campo marittimo.

Gli originali sono qui fissati in numero di tre; cioè, oltre quello per il vettore, uno per il destinatario e uno per il mittente. L'originale per il destinatario accompagna le merci, e ha quindi praticamente la stessa utilizzazione dell'antico esemplare di polizza pel comandante previsto dal codice di commercio abrogato, cioè quella che in sostanza sarà la vera utilizzazione dell'originale di polizza per il vettore, previsto dal nuovo ordinamento. Ciò posto, non può escludersi che la duplicazione, tra originale per il vettore e originale cosidetto per il destinatario, sia destinata a venir posta in disuso dalla prassi, come è avvenuto appunto nei trasporti marittimi: si sarebbe anzi potuto, sulla base di tale considerazione, provvedere fin d'ora alla riduzione degli originali della lettera a due, tuttavia è sembrato più opportuno, data la peculiare internazionalità dei traffici aerei e la mancanza di qualsiasi aspetto sostanzialmente negativo della norma, di seguire l'indirizzo della Convenzione.

Titolo di credito rappresentativo delle merci caricate è però, secondo il testuale disposto del secondo comma dell'art. 961, l'originale della lettera rilasciata al mittente, il quale appunto, in quanto tale, attribuisce al possessore, debitamente legittimato a norma dell'art. 966, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Inquadrato l'originale della lettera rilasciato al mittente tra i titoli di credito rappresentativi, la disciplina relativa ne risulta automaticamente individuata. Tuttavia, ritenendo che anche qui, e a maggior ragione, sussistesse l'esigenza di escludere per la lettera nominativa la registrazione prevista dal regime generale, ho inserito una eccezione, analoga a quella già vista per la polizza di carico, in una norma di rinvio sulla forma e sul trasferimento dell'originale in parola (art. 962).

603. — Affatto parallela alla disciplina dei duplicati della polizza è quella dei duplicati della lettera di trasporto aereo (art. 963). Per contro la prassi dei trasporti aerei non ha creato, come già si è accennato, titoli frazionari della lettera, in quanto l'utilità di un frazionamento sembra in gran parte esclusa dalle caratteristiche peculiari dei trasporti stessi. Pertanto le norme sugli ordini di consegna non trovano un parallelo in questa sede. Anche per conseguenza di ciò la disciplina della legittimazione assume nel settore aeronautic una più semplice formulazione, in quanto non si deve prevedere se non la legittimazione del solo possessore dell'originale trasferibile della lettera di trasporto (art. 964).

TITOLO II

DELLA RESPONSABILITÀ PER DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE E PER DANNI DA URTO.

604. — Sono raccolte in questo titolo, per la manifesta connessione logica della materia, le norme sulla responsabilità per i sinistri cagionati dall'aeromobile in volo. Accanto alle ipotesi di urto, che nel diritto della navigazione acquea sono le più rilevanti, per la navigazione aerea vanno considerate anche le ipotesi di danni a terzi sulla superficie, le quali assumono un maggior rilievo, a causa della diversità dell'ambiente, in cui la navigazione si svolge.

CAPO I.

Della responsabilità per danni a terzi sulla superficie.

605. — Nel capo primo è regolata, secondo i principii della Convenzione di Roma 19 maggio 1933, la responsabilità per danni a terzi sulla superficie. Considerando astrattamente il problema, sarei stato molto perplesso sull'opportunità di introdurre il regime di tale Convenzione, che, per essere visibilmente influenzato dalla prevenzione contro il mezzo aereo, manifestatasi agli inizii della navigazione per aria, risulta molto oneroso per gli esercenti. Ma ad eliminare ogni perplessità è valso il voto della Federazione degli esercenti, che, dando prova di una obiettiva visione degli interessi di categoria, si è nettamente manifestata in favore dell'introduzione del detto regime nel codice, ed ha proposto anzi uno schema di norme, che letteralmente traducevano quelle della Convenzione. Aderendo a questa proposta, ho cercato tuttavia di rendere i principii della Convenzione in maniera per quanto è possibile consona alla nostra tradizionale tecnica legislativa.

606. — Il principio basilare della Convenzione, che addossa all'esercente anche le conseguenze della forza maggiore, è reso in forma più sintetica e precisa, ma sostanzialmente conforme al contenuto dell'art. 1, primo e secondo comma della Convenzione, dall'art. 965 pr., che precisa ad un tempo il periodo, entro il quale l'esercente è tenuto secondo il particolare regime di responsabilità obiettiva introdotto. Al riguardo, notevoli incertezze si sono manifestate in dottrina nell'interpretazione dell'art. 2, terzo comma della Convenzione, secondo il quale l'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle operazioni di partenza fino al termine di quelle di arrivo. Accogliendo l'interpretazione più ristretta, che mi è sembrata conforme al senso logico della norma, ho disposto che l'esercente risponde dei danni cagionati dall'aeromobile a persone o a beni sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo. E' infatti dal momento, in cui l'aeromobile comincia a rullare sul suolo, che si riscontra quella pericolosità, che è il presupposto del particolare regime di responsabilità, seguito dalla Convenzione.

Ho parlato nell'art. 965 pr. di danni « cagionati » invece che di danni « provenienti » dall'aeromobile, come disponeva invece il progetto definitivo (art. 894), poichè quest'ultima espressione risultava troppo ampia e non conforme alla effettiva portata dell'art. 1 della Convenzione, che, nonostante la

poco precisa formulazione letterale, secondo l'interpretazione logica, non comprende i danni solo indirettamente cagionati dall'aeromobile.

Il capoverso dell'art. 965 disciplina i fatti impeditivi della responsabilità dell'esercente, secondo il regime della Convenzione, quale risulta dall'art. 1, secondo comma, e dall'art. 3. La responsabilità è esclusa quando l'esercente provi che i danni sono stati volontariamente prodotti, senza connessione con l'esercizio dell'aeromobile, da persone estranee all'equipaggio, che si trovavano a bordo, e che egli medesimo e i suoi dipendenti e preposti non hanno potuto impedirli; in tal caso vien meno quella connessione tra l'esercizio dell'aeromobile e il fatto dannoso, che costituisce un presupposto logico del regime della Convenzione. Parimenti la responsabilità è esclusa quando l'esercente provi che i danni sono stati causati da colpa del danneggiato.

607. — L'art. 966 ripete, adeguandolo al criterio accolto in materia dal codice civile, la norma della Convenzione, secondo la quale il concorso di colpa del danneggiato attenua la responsabilità dell'esercente (art. 3). Dato il principio della responsabilità obiettiva, sancito dall'art. 965, si è reso necessario formulare espressamente questa soluzione, che in un sistema di responsabilità fondato sulla colpa, discenderebbe invece ovviamente dai principii.

608. — Una volta adottato il regime di responsabilità della Convenzione, non mi è sembrato opportuno discostarmi dal sistema di limitazione del debito, accolto dalla detta Convenzione come un necessario temperamento del principio della responsabilità obiettiva. Non ho potuto fare a meno tuttavia di apportare al sistema internazionale qualche ritocco di sostanza, che mi è sembrato indispensabile. Per i danni, cagionati da alianti o da aeromobili da turismo, il limite minimo fissato dalla Convenzione, molto elevato per tutti gli apparecchi, mi è apparso invero particolarmente gravoso. Perciò, tenuto conto che in rapporto al peso di parecchi tipi di aeromobili da turismo in uso, la cifra limite, determinata secondo il criterio base della Convenzione, non raggiungerebbe neppure la somma di duecentocinquantamila lire, ho ridotto a trecentomila lire il limite minimo per tali apparecchi e per gli alianti. Questo più favorevole regime si inquadra nell'orientamento generale di politica legislativa, inteso a incoraggiare la navigazione da turismo; e per gli alianti è giustificato dalla minore rilevanza economica dell'apparecchio, e quindi dalla minore consistenza del patrimonio dell'impresa esercente nei confronti di quello di una compagnia armatrice di aeromobili maggiori.

Secondo queste direttive ho disposto che il risarcimento complessivo, dovuto dall'esercente per danni a terzi sulla superficie, è limitato per ogni accidente ad una somma di lire trecento per chilogramma del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo. Quando la somma, fissata in base al peso dell'aeromobile, è inferiore a settecentocinquantamila lire ovvero superiore a due milioni e cinquecentomila lire, l'esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se il danno proviene da un aeromobile da turismo o da un aliante, il limite minimo è ridotto a trecentomila lire (articolo 967). Nell'art. 971 ho indicato poi i casi di esclusione del beneficio della limitazione, fissandoli in conformità dell'articolo 14 della Convenzione.

609. — Anche le norme sul concorso dei creditori sulla somma limite si uniformano in massima a quelle della Convenzione (articoli 8, terzo comma, 9 e 10), che ho tuttavia rese con un linguaggio tecnicamente più preciso, e in forma meno inelegante. Una sola variante sostanziale ho apportato, per ragioni di equità, integrando, nell'art. 968, la norma del corrispondente art. 8 della Convenzione con una disposizione, intesa a meglio tutelare i creditori per sinistri alle persone. L'accennata disposizione, del resto, era contenuta nel progetto della Convenzione, e fu poi inopportunamente soppressa.

Il sistema, delineato dalle norme del codice, è dunque il seguente: I due terzi della somma-limite sono riservati ai creditori per danni derivanti da sinistri alle persone, entro il limite massimo di duecentocinquantamila lire per ogni persona; i creditori per danni alle cose concorrono sul terzo rimanente. Tuttavia, se l'ammontare dei crediti dei danneggiati nelle cose è inferiore al detto terzo, sul residuo sono ammessi a concorrere i creditori per sinistri alle persone, entro il limite individuale massimo indicato. Se la somma-limite è inferiore all'ammontare complessivo del risarcimento dovuto ai terzi, che hanno sofferto danno nello stesso accidente, entro ciascuna massa (quella dei creditori per danni alle persone, e quella dei creditori per danni alle cose) si opera una riduzione della somma, spettante a ciascun creditore.

Nel concorso sulla somma-limite, i crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato le loro intimazioni all'esercente o comunque fatto valere i loro diritti entro sei mesi dal giorno dell'accidente, sono preferiti ai crediti di coloro, che abbiano notificato le loro intimazioni o fatto valere i loro diritti dopo il decorso di tale termine (articoli 968-970).

610. — Quanto alla sfera di applicabilità delle disposizioni del capo in esame, l'avvertimento che esse non si applicano se il danno è cagionato da un aeromobile militare, di dogana o di polizia (art. 21 della Convenzione) si è reso inutile, dato il disposto dell'art. 748, che tale esclusione stabilisce in forma generale per la disciplina, dettata dal codice. Mi sono pertanto limitato a disporre nell'art. 972, in conformità dell'art. 22 della Convenzione, l'inapplicabilità delle norme sulla responsabilità per danni a terzi quando fra l'esercente e il danneggiato la responsabilità è regolata da un contratto di trasporto o di lavoro, o in genere da altro contratto. Per quest'ultima parte, l'art. 972 rappresenta un'estensione del disposto del citato articolo della Convenzione, estensione ispirata da manifeste considerazioni logiche. La diversità di soluzione, che dalla norma in esame risulta nella disciplina della responsabilità, a seconda che il danneggiato sia alla dipendenza dell'esercente o, pure essendo alla dipendenza di un'altra compagnia sia, come spesso accade su linee internazionali, al servizio del detto esercente su di un aeromobile di costui, non mi è parso in verità motivo sufficiente per indurre a modificare, come è stato invece da qualcuno proposto, il contenuto dell'art. 22 della Convenzione. Tale diversità non appare infatti ingiustificata, se si considera appunto che il contratto intercede con l'altra compagnia; e, in pratica, ben si potrà evitarla, mediante apposite clausole, inserite in questo contratto.

611. — L'ultima norma di questo capo (art. 973) regola la prescrizione, in piena aderenza con il disposto dell'art. 17 l'art. 17 della Convenzione. In massima il termine di prescrizione è fissato in un anno dal giorno in cui il danno si è prodotto. Tuttavia, se il danneggiato provi di essersi trovato nell'impossibilità di aver notizia del danno o di identificare il responsabile, il termine decorre dal giorno in cui ha potuto avere tale notizia o identificare il responsabile. In ogni caso però la prescrizione si compie con il decorso di tre anni dal giorno in cui il danno si è prodotto. Questo regime così-

tuisce un'opportuna forma di tutela dei terzi danneggiati, e si inquadra quindi nel generale trattamento di favore dei terzi medesimi, che ispira la Convenzione di Roma.

CAPO II.

Della responsabilità per danni da urto.

612. — Fissare la linea di demarcazione fra la disciplina della responsabilità per danni a terzi sulla superficie e quella della responsabilità per danni da urto è senza dubbio un problema molto delicato. Sono stato molto perplesso sulla soluzione da accogliere al riguardo, poichè dal punto di vista concettuale e logico sarebbe da respingere una distinzione fra l'urto di aeromobili in volo e l'urto con un aeromobile fermo, e non potrebbe quindi giustificarsi una diversa disciplina di queste ipotesi. Per motivi d'indole pratica, ho seguito tuttavia nel codice, in tal senso modificando il progetto definitivo, la soluzione prevalsa nei lavori internazionali, di sottoporre l'urto con un aeromobile fermo al particolare regime di responsabilità per danni a terzi. A tanto mi ha indotto da un lato l'opportunità di attribuire a tale regime la più ampia estensione possibile, dato il suo intento di tutela dei terzi; dall'altro, la considerazione che il progetto di Bruxelles sui danni da urto, il quale alla Convenzione di Roma ha attribuito una così ampia estensione, segna il probabile orientamento internazionale in materia.

Una volta entrato in quest'ordine di idee, ho, per coerenza logica, esteso l'applicabilità delle norme sull'urto fra aeromobili soltanto all'urto fra un aeromobile in volo ed una nave in movimento. L'urto con una nave ferma pone in essere, secondo il criterio di distinzione adottato, un'ipotesi di danni a terzi sulla superficie, che come tale rientra nella disciplina del capo precedente.

613. — Così delimitato l'ambito di estensione dell'urto, ho rinviato alle norme corrispondenti della parte prima tanto la disciplina dell'urto fra aeromobili in volo, quanto quella dell'urto fra aeromobili in volo e nave in movimento (art. 974). Questa soluzione importa un parziale allontanamento dalle disposizioni del citato progetto di Bruxelles, le quali in qualche punto, come ad esempio per quanto concerne la disciplina dell'urto per colpa comune, seguono un regime parzialmente diverso da quello disposto per l'urto di navi. Ma non essendovi altra particolare esigenza, al di fuori di quella di regolare anche le conseguenze dell'urto fra aeromobili, o fra aeromobili e navi, nei confronti dei terzi sulla superficie, un regime della responsabilità per urto di navi sia pure in parte diverso da quello per urto di aeromobili, sarebbe stato del tutto ingiustificato. L'identità della disciplina seguita toglie poi ogni rilievo pratico al problema delle norme applicabili all'urto fra navi ed aeromobili; problema che si è spesso dibattuto in dottrina e in giurisprudenza nell'abrogato ordinamento.

Attribuendo alle norme sulla responsabilità per urto la stessa estensione delle norme marittime per quanto concerne la categoria dei danni regolati, ho precisato tale estensione secondo una formula analoga a quella usata nell'art. 488; ed ho disposto che le norme sull'urto si applicano quando i danni sono cagionati da spostamento di aria od altra causa analoga, anche se fra gli aeromobili in volo, o tra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale (art. 974, seconda parte). L'applicazione delle norme sull'urto anche a queste ipotesi risponde ad un criterio logico, poichè si tratta di danni che, per l'analogia di causa e di effetti, concettualmente rientrano nella stessa categoria dei danni da urto, e rispetto ai quali quindi la circostanza che non vi sia stata una collisione non è tale, da giustificare una diversa disciplina.

Il periodo, entro il quale l'aeromobile si considera in volo ai fini delle norme di questo capo, è determinato secondo lo stesso criterio adottato in tema di responsabilità per danni sulla superficie dall'art. 965, e cioè in riferimento all'inizio delle manovre per l'involo e al termine di quelle di approdo.

614. — Le altre norme del capo in esame riproducono quelle corrispondenti del progetto di Bruxelles, che sono state introdotte con i possibili miglioramenti formali.

In conformità del detto progetto è regolata anzitutto la limitazione del debito dell'esercente per danni da urto. Il sistema seguito si basa sugli stessi criteri di quello disposto per la responsabilità per danni a terzi; la sola variante è nel limite individuale fissato al risarcimento per danni alle persone, che non può superare le centosessantamila lire (articolo 975). Si è voluto così evitare che i passeggeri di un aeromobile, agendo contro l'esercente di un altro aeromobile, entrato in collisione, potessero conseguire il risarcimento entro un limite superiore a quello fissato nei rapporti contrattuali.

La compiuta disciplina della limitazione, dettata dalle norm del capo precedente, mi ha consentito di rinviare a tali disposizioni, per quanto concerne il concorso dei creditori sulla somma limite e le cause di esclusione della limitazione (articoli 976 e 977). Mi sono limitato pertanto a riprodurre unicamente la norma che enuncia il criterio base della limitazione, e determina i limiti massimo e minimo (art. 975), rinviando per il rimanente agli articoli 968 a 970 e 971. Relativamente a quest'ultimo articolo, il rinvio è fatto soltanto per le cause di esclusione della limitazione, previste dalle lettere *a*) e *b*), poichè la lettera *c*) si riferisce all'ipotesi di inadempimento, da parte dell'esercente, dell'obbligo di contrarre e mantenere in vigore l'assicurazione per danni a terzi, obbligo che non è disposto per i danni da urto.

615. — La disciplina dell'urto fra aeromobili involge anche il problema della disciplina dei danni causati a terzi sulla superficie dagli aeromobili entrati in collisione. Questo problema si presenta pure per la navigazione marittima, ma per la navigazione aerea, a causa del diverso ambiente, assume un rilievo assai maggiore, ed esige quindi una speciale regolazione.

Uniformandosi ai principii della Convenzione di Roma (art. 6) e del progetto di Bruxelles (art. 7) l'art. 978 dispone che dei danni a terzi sulla superficie, cagionati dall'urto, gli esercenti rispondono in solido, secondo il particolare regime di responsabilità per danni a terzi, disposto dal codice.

Fissata questa soluzione, si è reso necessario regolare i rapporti interni fra gli esercenti degli aeromobili, entrati in collisione. A tanto provvede il secondo comma dell'art. 978, stabilendo che per gli esercenti, solidalmente obbligati, l'ammontare del risarcimento si ripartisce secondo la gravità delle colpe rispettivamente commesse, e secondo l'entità delle conseguenze di tali colpe; se poi il danno è prodotto da forza maggiore, o se, date le circostanze, non è possibile accertare l'esistenza di colpa ovvero la gravità delle colpe rispettive e l'entità delle relative conseguenze, il risarcimento si ripartisce in parti uguali. Per il necessario coordinamento con il criterio generale seguito dal codice civile, qui come altrove ho disposto che la ripartizione abbia luogo in proporzione alla entità delle conseguenze, oltre che alla gravità delle colpe, alla quale ultima soltanto fa riferimento il progetto di Bruxelles.

616. — Esigenze di maggiore celerità nella definizione dei rapporti giustificano il disposto dell'art. 979, che, in conformità dell'art. 8 del progetto di Bruxelles, sottopone ad un termine di decadenza l'azione di regresso dell'esercente nei confronti degli altri, solidalmente tenuti al risarcimento dei danni a terzi. Ho tuttavia ridotto il termine, previsto da tale progetto, stabilendo che l'esercente decade dall'azione, se non notifica agli altri esercenti entro tre mesi l'intimazione ricevuta dal terzo danneggiato.

La prescrizione del diritto al risarcimento per danni da urto e del diritto di regresso, spettante in caso di colpa comune, all'esercente che abbia corrisposto l'intero risarcimento, risulta regolata mediante il rinvio alle norme della parte prima, fatto dall'art. 974. Questo rinvio non avrebbe potuto non estendersi anche alla norma sulla prescrizione, giacchè non sarebbe stato logico determinare i termini di prescrizione in misura diversa da quelli fissati per l'urto di navi.

Ho regolato pertanto in questo capo unicamente la prescrizione del diritto di regresso dell'armatore che, convenuto per danni a terzi sulla superficie, derivanti dall'urto, abbia pagato l'intero risarcimento; ed anche a questo diritto, come dispone del resto il progetto di Bruxelles (art. 11, terzo comma), ho applicato il termine di prescrizione di un anno (art. 979).

617. — Da ultimo, riproducendo gli articoli 5, quarto comma e 7, terzo comma del progetto più volte citato, ho chiarito nell'art. 980 che i limiti del debito dell'esercente, previsti dall'art. 975, si applicano anche nei rapporti fra gli esercenti, solidalmente obbligati per i danni alle persone, cagionati dall'urto per colpa comune, e per i danni a terzi sulla superficie.

TITOLO III.

DELL'ASSISTENZA E SALVATAGGIO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI.

618. — La sistemazione dell'assistenza, del salvataggio e del ritrovamento di relitti nella navigazione aerea è condotta sugli stessi criteri che sono stati esposti a proposito della disciplina di tali istituti nella navigazione marittima e interna. Si è visto anzi come tali criteri rispondano alla duplice finalità di una normativa adeguata e organica così delle ipotesi marittime come delle ipotesi aeronautiche.

Cadono pertanto sotto l'applicazione degli articoli 981 a 992 l'assistenza e il salvataggio di aeromobile, di nave, di cose o di persone compiuti da aeromobile. Si è visto che il criterio prescelto, il quale si basa sulla natura del soggetto attivo del soccorso, è fondato sulla maggiore differenziazione che appunto è connessa a tale natura; ma una utilità particolare del criterio emerge proprio nel settore della navigazione aerea, in quanto unicamente su tale base può compiersi un'opportuna estensione degli istituti dell'assistenza e del salvataggio prestati da aeromobile al di fuori dell'ambito del soccorso prestato in mare o in acque interne.

Non si trova invece, in questo titolo della seconda parte del codice, la disciplina di una ipotesi corrispondente a quella del ricupero marittimo. In effetti si è visto che l'ipotesi fondamentale del ricupero marittimo è quella del ricupero compiuto con mezzi nautici, alla quale si affianca l'ipotesi assimilata di ricupero operato senza mezzi nautici nello stesso ambiente e ad opera delle stesse persone che ricorrono nella prima. Ora, per quanto concerne l'una ipotesi, al ricupero compiuto con mezzi nautici corrisponde il ricupero compiuto con mezzi aeronautici, il quale può in teoria avvenire così sul mare come sulla terra, e nel primo caso si può riferire così a relitti della navigazione aerea come a relitti della navigazione marittima. Senonchè non può certamente considerarsi ipotesi nè normale nè anche solo frequente quella del ricupero compiuto in mare per mezzo di aeromobile anzichè per mezzo di nave, per una serie di ragioni di carattere pratico che è facile intuire. Più suscettibile di pratica realizzazione si presenterebbe forse l'ipotesi di ricupero compiuto da aeromobile in terra e soprattutto in territori desertici. Però anche a questo riguardo, poichè non si ha allo stato attuale una estensione di applicazioni adeguata a determinare le esigenze di una relativa disciplina, non è parso opportuno provvedervi esplicitamente ripetendo la normativa stabilita per la navigazione marittima. Ciò sarebbe stato infatti del tutto superfluo, non potendosi certo dubitare della possibilità di applicare secondo la gerarchia delle fonti stabilita dal codice quella medesima disciplina anche alle eventuali future occorrenze della navigazione aerea.

Per quanto concerne infine l'ipotesi assimilata, le ragioni dell'assimilazione — identità dell'ambiente e particolare categoria delle persone che solitamente compiono il ricupero — non si riscontrano nella navigazione aerea, almeno per quanto è dato attualmente di immaginare. Comunque, se in seguito sorgessero elementi concreti tali da indurre ad una soluzione diversa da quella che ora si impone in via logica, questi stessi elementi non mancherebbero anche di suggerire l'eventuale opportunità di specifiche norme o di una completa disciplina.

CAPO I.

Dell'assistenza e del salvataggio.

619. — Le norme fissate negli articoli 981 a 992 ripetono dunque, in linea di massima, le disposizioni già esaminate per la parte marittima, adeguandole agli aspetti particolari della diversa ipotesi. Valgono dunque ad illustrarle le considerazioni già fatte, mentre sarà qui sufficiente sottolineare i pochi discostamenti di sostanza che le peculiarietà della navigazione aerea hanno determinato.

Negli articoli 981 e 982, che pongono l'obbligo di assistenza a navi o aeromobili o a persone, si riscontra l'estensione, di cui si è fatto cenno, dell'applicazione dei principî inerenti a questi istituti al di fuori dell'ambito del soccorso prestato in mare. Si è infatti considerata l'opportunità di estendere l'applicazione delle norme che pongono l'obbligo di soccorso da parte di aeromobili, e similmente della disciplina tracciata per il soccorso da questi prestato, al di fuori del campo tradizionale, che è quello di navi, aeromobili o persone in pericolo in mare (e, ora, anche in acque interne), laddove si presenti identità di esigenze e di situazioni. Tale identità ricorre indubbiamente nel caso di aeromobili caduti o atterrati in regioni desertiche; e in favore di questa circoscritta estensione erano del resto autorevoli indirizzi di dottrina e di convegni internazionali.

620. — Dall'inquadramento organico che hanno ricevuto nella nuova disciplina gli istituti dell'assistenza e del salvataggio e in particolare la determinazione dell'obbligatorietà dell'opera di soccorso è apparso evidente che potevano inserirsi nel codice soltanto le norme che pongono l'obbligo di soccorso rispettivamente per i comandanti di navi e per i comandanti di aeromobili, e che la sistemazione degli obblighi medesimi andava fatta appunto sulla considerazione delle persone a cui è rivolto il comando. Esulava invece dall'ambito del codice la posizione di un obbligo generico di prestare assistenza, quale si leggeva nell'art. 32 dell'abrogata legge aeronautica. La norma giuridica che fissa un tale obbligo già si estrae dall'art. 593 del codice penale (il quale appunto, in quanto legge generale, era competente a porlo), dove è stabilita la sanzione in caso

di omissione del soccorso. E' da rilevare anzi che, muovendo appunto dalla base di questa norma generale, il codice ha potuto, nel particolare settore di attività a cui si riferisce e in vista delle speciali condizioni di vita che ad esso sono relative, da un lato provvedere a precisare gli estremi in cui ivi sussiste l'obbligo, e dall'altro stabilire un diverso regime di pene per il caso di inadempimento.

621. — Nessuna particolarità presentano gli articoli 983 e 984, le cui norme, sulla indennità e sul compenso per assistenza o salvataggio di navi o aeromobili o di cose, sono perfettamente corrispondenti a quelle esaminate nella parte marittima. Può solo rilevarsi che, seguendo il criterio di formulare in ciascuna sede le norme in rapporto alle ipotesi di normale applicazione, nel settore aeronautico si è prevista una assistenza a navi o aeromobili e non già un salvataggio, dovendosi ritenere del tutto eccezionale che un aeromobile sia in grado di portare soccorso ad altra nave o aeromobile del tutto incapace, rispettivamente, di manovrare o di riprendere il volo.

622. — Per quanto concerne l'art. 985, si è già visto che la disciplina ivi posta per l'indennità e il compenso per assistenza o salvataggio di persone, o quanto meno la norma dettata in via principale al riguardo, deriva appunto dai precedenti aeronautici, in particolare dai precedenti fissati dalle convenzioni internazionali. Occorre soltanto rilevare che per la navigazione aerea la situazione si presenta maggiormente complessa in conseguenza del regime dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri nel trasporto su linee aeree regolari. Ma tale situazione è stata adeguatamente affrontata rendendo il regime di assicurazione obbligatoria atto a coprire i limiti del compenso stabiliti dalla Convenzione di Bruxelles del 1938, e derivando dall'esistenza del regime di assicurazione obbligatoria la possibilità di addossare al vettore inadempiente l'obbligo di sopportare il peso definitivo del compenso di assistenza o di salvataggio: l'impostazione è, così, invertita rispetto alla Convenzione (poichè in primo piano è l'obbligo dell'assicuratore anzichè quello del vettore), ma il risultato pratico permane immutato. Il gioco di questi istituti, che sono regolati da norme poste nelle sedi adeguate, si sovrappone alla disposizione dell'art. 957, e così fa in modo che quest'ultimo acquisti, pur nell'identità della formulazione, un diverso valore concreto nel settore aeronautico.

623. — L'art. 986 ripete la norma che, a garanzia dei componenti dell'equipaggio, richiede l'accettazione di questi o l'approvazione dell'associazione sindacale per l'efficacia della determinazione del compenso.

L'art. 987 disciplina parallelamente al settore marittimo le ipotesi di concorso di operazioni e di concorso di soccorritori. Per quanto concerne il concorso di operazioni, le operazioni concorrenti sono indicate, ancora una volta, con riferimento alle ipotesi normali in cui i diversi istituti hanno applicazione nel settore aeronautico. Per quanto concerne il concorso di soccorritori, il rinvio è fatto qui ad altra norma della stessa parte seconda.

624. — Gli artt. 988 e 989 disciplinano rispettivamente la ripartizione del compenso e l'incidenza della spesa, sulla stessa base che è fissata nella navigazione marittima. E' da considerare al riguardo che il rinvio fatto dall'art. 989 alle norme sulla contribuzione in avaria comune, in mancanza di una particolare disciplina di quest'ultimo istituto nel settore aereo, viene fatto con riferimento alle disposizioni stabilite nella parte marittima. Ciò tuttavia non determina un'estensione dell'applicazione dell'istituto diversa da quella che si ha parallelamente nel settore marittimo, poichè certo non è da dubitare che la disciplina delle avarie comuni possa, ricorrendone gli estremi, essere normalmente applicata nella navigazione aerea, secondo la gerarchia delle fonti stabilita dall'art. 1.

625. — Gli artt. 990 e 991 ripetono le norme che concernono il caso in cui il soccorso venga ricevuto e portato da aeromobile dello stesso proprietario o dello stesso esercente (art. 990) e l'azione dell'equipaggio per il caso in cui l'esercente non sia legittimato o trascuri di agire (art. 991).

Si tratta di due norme le quali costituiscono una ulteriore tutela degli interessi dei componenti dell'equipaggio, alla cui opera è in gran parte affidato il successo del soccorso.

Lo stesso principio dell'art. 990 dovrebbe trovare applicazione anche nel caso in cui appartengono allo stesso proprietario o armatore la nave e l'aeromobile che hanno rispettivamente dato e ricevuto soccorso: ma questa estensione, che non si è ritenuto necessario di stabilire esplicitamente poichè non sembra almeno allo stato attuale possa avere larga applicazione, non potrà certo presentare dubbi per l'interprete, nè più nè meno di quanto avviene per la diversa e più delicata estensione delle norme che ho già accennato al n. 310.

La prescrizione dei diritti all'indennità e al compenso è quella medesima dell'assistenza e del concorso marittimi.

CAPO II.

Del ritrovamento di relitti.

626. — Per quanto concerne la disciplina del ritrovamento di relitti nel settore aereo, ho già accennato alla necessità di evitare ogni eccessiva espansione della deroga ai principii del diritto comune.

La legge ora abrogata comprendeva in primo luogo, nella normativa del ritrovamento aeronautico, gli aeromobili comunque abbandonati; ma non è sembrato che tale latitudine risultasse giustificata da effettive esigenze. Ho pertanto proceduto a un'attenta revisione delle ipotesi da comprendere nella normativa speciale.

Se i relitti provenienti dalla navigazione aerea vengono ritrovati in mare o dal mare rigettati sul litorale si tratta pur sempre di relitti marittimi, e quindi la disciplina relativa si identifica con quella data in sede marittima. Ma un'ipotesi diversa si allinea accanto a questa, in conseguenza delle caratteristiche peculiari della navigazione aerea, e mentre materialmente si diversifica dall'unica ipotesi nota nel campo marittimo, costituisce d'altronde un perfetto parallelo di quella, tenuti presenti i diversi ambienti dei due rami della navigazione. Si tratta cioè dei casi in cui relitti provenienti dalla navigazione aerea cadono sulla terra, ivi compreso il litorale marittimo, purchè in quest'ultimo caso non vi giungano rigettati dal mare.

E' appunto alla disciplina del ritrovamento di questi relitti che gli articoli 993 e 994 dedicano disposizioni parallele a quelle esaminate per il settore marittimo. A sua volta l'art. 995 fissa il termine di prescrizione per il diritto al rimborso delle spese e al conseguimento del premio. Tale termine è fissato anche qui in due anni dal giorno del ritrovamento, non già per attrazione da una vicina ipotesi di ricupero, che come abbiamo visto non è stata formulata per il settore aeronautico, sibbene per attrazione dall'ipotesi del ritrovamento marittimo. Si tratta infatti di una esigenza non soltanto teorica, ma anche pratica, poichè, come risulta dai cenni precedenti, il dubbio sulla disciplina da applicare può sussistere

in determinati casi marginali, quando cioè non risulti se il relitto sia caduto sul lido o vi sia stato rigettato dal mare. Per tali casi l'identità della disciplina consente la più sicura eliminazione di ogni controversia.

TITOLO IV.

DELLE ASSICURAZIONI.

627. — Il diritto delle assicurazioni aeronautiche non è sorto nè si è sviluppato con caratteri propri, particolaristici, ma si è innestato sul tronco del diritto generale delle assicurazioni, assorbendo di questo la sostanza e lo spirito. Non esiste così un contratto di assicurazione aeronautica, che si distacchi da quelli noti di assicurazione, esistono invece assicurazioni di cose, di responsabilità, di persone contro i rischi della navigazone aerea, come applicazioni dei rami dell'assicurazione trasporti, di quella di responsabilità, di quella vita e infortuni.

Lo stesso è avvenuto nel campo delle assicurazioni sociali, dove il personale addetto all'impresa di navigazione aerea fruisce di forme di previdenza e di assistenza analoghe a quelle predisposte per il personale marittimo. Ma di queste assicurazioni ho già detto a proposito degli articoli 935-936, dove le assicurazioni medesime sono state collocate per la loro stretta connessione con la materia del contratto di lavoro.

Nell'evoluzione delle assicurazioni private aeronautiche, dei diversi tipi presi a modello uno ha predominato sugli altri: quello dell'assicurazione marittima. Tale derivazione dalle marittime presentano l'assicurazione aeronautica di cose (veicolo e merci caricate), che con pochi adattamenti di dettaglio ha adottato il regime vigente per quella marittima, e quella di persone. Il rischio del trasporto di persone per aria è coperto infatti, come quello del trasporto per acqua, dalle ordinarie polizze vita, mentre per la soluzione del problema dell'assicurazione dei passeggeri trasportati per aeromobile sono stati sviluppati concetti che già si erano affermati nel campo della navigazione marittima.

Diverse sono invece le forme nelle quali è assicurata la responsabilità dell'esercente aereo. Manca, anzitutto, nel campo aeronautico, quella forma unitaria di assicurazione comprensiva di danni a cose e di responsabilità, che è caratteristica dell'assicurazione marittima, e inoltre v'è l'esigenza di una più estesa copertura assicurativa, in vista dei particolari e maggiori rischi che sono connaturati con la circolazione dell'aeromobile.

628. — Sul processo evolutivo delle assicurazioni aeronautiche influisce in maniera notevole il regime che nel codice è stato adottato per la responsabilità dell'esercente aereo. In tale regime infatti, seguendo una tendenza nettamente affermatasi nell'elaborazione che il diritto aeronautico ha avuto in sede di congressi e convenzioni internazionali, l'assicurazione è stata costantemente tenuta presente come il naturale elemento integratore della responsabilità dell'esercente. Ne è venuto così che si sono adottate nel codice due forme obbligatorie di assicurazione: quella per danni a terzi sulla superficie (art. 798) e quella per infortuni dei passeggeri trasportati dall'aeromobile (art. 941), ed una terza se ne è presupposta nel disciplinare l'assistenza e il salvataggio di persone (art. 985).

Non mi è sembrato invece opportuno rendere obbligatoria l'assicurazione della responsabilità per danni da urto, sia perchè gli interessi in gioco non hanno un grado di socialità tale da richiedere una forma di protezione obbligatoria, sia perchè non ho voluto gravare l'esercente di ulteriori pesi finanziari e amministrativi. Ciò non toglie peraltro che il codice debba occuparsi di tale assicurazione, sia pure brevemente.

629. — Tre ordini di assicurazioni aeronautiche devono dunque essere disciplinati dal codice: quella obbligatoria dei passeggeri; quelle di cose (aeromobile, merci, nolo, ecc.); quelle di responsabilità (obbligatoria per danni a terzi sulla superficie, non obbligatoria per danni da urto). L'assicurazione dei compensi per assistenza e salvataggio di persone è stata invece compresa in quella obbligatoria dei passeggeri.

La disciplina legislativa delle tre categorie di assicurazioni presenta esigenze diverse. Vi sono innanzitutto le due forme di assicurazione obbligatoria che abbisognano di una disciplina particolareggiata. Nel sistema del codice infatti sono previste conseguenze notevoli che dall'osservanza o meno di tale obbligo discendono. Così all'assicurazione dei passeggeri corrisponde l'esenzione (entro determinati limiti) della responsabilità del vettore verso i passeggeri medesimi (art. 943), mentre il fatto che l'assicurazione non sia stipulata o mantenuta in vigore ha per effetto di porre a carico del vettore anche i sinistri dipendenti da fortuito. Così, per l'assicurazione dei danni a terzi sulla superficie, il fatto di non aver stipulato o mantenuta in vita l'assicurazione è previsto come causa di esclusione della limitazione del debito dell'esercente (art. 971, lett. c). Inoltre è necessario precisare la posizione del terzo danneggiato e del passeggero nei confronti dell'assicuratore.

Per le assicurazioni di cose e per quella di responsabilità per danni da urto è invece sufficiente la previsione dei caratteri più salienti che dette assicurazioni presentano.

Il titolo relativo alle assicurazioni aeronautiche è così diviso in tre capi, corrispondenti alle tre categorie di assicurazioni; ed a questi segue un quarto contenente le disposizioni comuni. Quanto all'ordine mi è sembrato coerente con il sistema del codice (in particolare con quello seguito in materia di trasporto) prevedere prima l'assicurazione dei passeggeri, e di poi quelle di cose e quelle di responsabilità.

CAPO I.

Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri.

630. — L'assicurazione obbligatoria dei passeggeri esiste già nella nostra prassi dei trasporti aerei. Attualmente si impone infatti all'esercente di aeromobile adibito al trasporto pubblico di assicurare contro gli infortuni di volo le persone trasportate sino alla concorrenza di una cifra che corrisponde a quella fissata come limite del debito del vettore nei confronti dei passeggeri in caso di sua responsabilità. Tuttavia, nel sistema vigente, il regime dell'assicurazione e della responsabilità non sono tra loro coordinati, e ciò con danno per il vettore che dall'assicurazione non ricava alcun beneficio. Tale coordinamento invece ho attuato nel codice (articolo 943), disponendo che il vettore, se ha adempiuto all'obbligo di assicurazione, è tenuto verso il passeggero solo per la differenza, che eventualmente sussista (nel limite massimo di 160.000 lire) tra l'indennità spettante al passeggero medesimo per il sinistro da lui sofferto e quella dovuta dall'assicuratore. In altri termini il codice adotta un sistema che consente di coprire con l'assicurazione contemporaneamente i danni del passeggero e la responsabilità del vettore.

Ne deriva, che la forma di assicurazione, disciplinata dal codice, per un verso conserva la sua struttura fondamentale di assicurazione contro gli infortuni (di assicurazione stipulata

cioè dal vettore a favore del passeggero), la quale offre il massimo di garanzia per il passeggero, coprendolo anche contro gli infortuni prodotti da fortuito e dei quali quindi il vettore non è responsabile; per altro verso fa proprie alcune caratteristiche dell'assicurazione di responsabilità, particolarmente nel regime della rivalsa dell'assicuratore contro il vettore responsabile del danno e con l'inclusione nell'assicurazione delle somme dovute per assistenza e salvataggio dei passeggeri, che altrimenti dovrebbero essere sopportate dal vettore.

631. — Mi è sembrato possibile prevedere e disciplinare nell'art. 996 la forma dell'assicurazione in abbonamento, che invece non è stato possibile regolare in via generale nel codice civile. Nel caso dell'assicurazione dei passeggeri è infatti consentito di creare, in aderenza con la pratica, un sistema che offra il massimo di semplicità e sicurezza. Mentre nell'assicurazione in abbonamento delle merci trasportate (per citare uno dei casi più cospicui) è necessaria la previsione di una serie di misure atte ad evitare che l'assicurato non applichi l'assicurazione a tutte le merci da lui (o a lui) spedite, nel caso nostro tale pericolo non si presenta. Perchè è possibile all'assicuratore di controllare il numero dei passeggeri trasportati dal vettore per ogni singolo viaggio in base all'elenco dei passeggeri, che quest'ultimo deve compilare ai sensi dell'art. 771 lett. *e* del codice. Basta così disporre che, per ogni determinato periodo di tempo (che seguendo le polizze si è fissato in un mese), il vettore trasmetta all'assicuratore uno specchio numerico dei passeggeri, ed a prova della esattezza di questo alleghi, per ogni viaggio effettuato in quel periodo, la copia dell'elenco dei passeggeri trasportati, perchè l'assicuratore possa con certezza conoscere le applicazioni che dell'assicurazione dovevano essere fatte (ed in effetti sono state eseguite) e sulla loro base calcolare il premio.

632. — La definizione del rischio è parsa necessaria nel codice. Nelle polizze attualmente in uso la definizione del rischio coperto è tale che, applicata rigidamente, in ben pochi casi consentirebbe all'assicurato di percepire l'indennità. Mentre di contro in pratica si segue poi da parte delle compagnie assicuratrici il criterio della massima larghezza nel riconoscere ed indennizzare i sinistri. Stante ciò, con la definizione del rischio data dall'art. 997, mi sono attenuto a criteri intermedi di equità. In particolare mi è parso opportuno, per il caso di concorso nel sinistro di un fatto del passeggero, limitare la non rispondenza dell'assicuratore alle sole ipotesi di dolo del passeggero medesimo: siamo in un campo nel quale, essendo in gioco l'incolumità personale dell'assicurato stesso, il concorso di questo nella produzione del sinistro può essere valutato con criteri più larghi di quelli accolti dal codice civile per l'assicurazione in generale.

Per la durata del rischio mi sono uniformato alle polizze, le quali, tenendo conto del fatto che gli aeroporti di regola sono alla periferia delle città, estendono la copertura assicurativa a tutto il periodo nel quale il passeggero si vale dei mezzi di trasporto del vettore aereo, e cioè, oltrechè dell'aeromobile, di quei veicoli marittimi o terrestri coi quali il vettore provvede a far raggiungere al passeggero l'aeromobile in partenza e, dopo l'arrivo, il luogo di destinazione.

633. — L'art. 998 precisa innanzitutto il massimale dell'assicurazione, e questo fissa la somma di centosessantamila lire stabilita come limite del debito del vettore dall'art. 943. Il secondo comma dell'articolo tende poi a chiarire che nel rapporto, che si instaura con l'assicurazione dei passeggeri, la posizione di assicurato spetta al passeggero, mentre il vettore è il contraente dell'assicurazione. In altri termini si tratta di un'assicurazione a favore di terzi, determinati come categoria all'atto della conclusione del contratto e come singoli nel corso di questo, in base all'automatica applicazione dell'assicurazione a coloro che di volta in volta sono trasportati dall'aeromobile. Ne discende che il diritto all'indennità spetta direttamente al passeggero o ai suoi eredi o aventi causa. Tuttavia nell'interesse del passeggero stesso e del vettore mi è parso opportuno espressamente concedere, come fanno le polizze, a quest'ultimo la facoltà di agire per conto e nell'interesse del danneggiato contro l'assicuratore. La disposizione vale poi anche a porre maggiormente in risalto il fatto, cui sopra accennavo, che l'assicurazione in esame interessa tanto il passeggero quanto il vettore.

634. — Per la Convenzione di Bruxelles 29 settembre 1938 l'assistenza e il salvataggio di persone, nonchè i tentativi di soccorso, danno diritto al salvatore di percepire un'indennità per le spese incontrate e i danni subiti, nonchè, nei casi di utile risultato, un compenso. L'onere dell'indennità e del compenso sono a carico del vettore, ma sono fissati al debito di quest'ultimo un limite per ogni persona assistita o salvata ed un limite globale massimo per soccorso prestato ad uno stesso aeromobile in occasione di un medesimo sinistro. Nel codice, per le ragioni già esposte commentando l'art. 985, ho ritenuto di dovere derogare a tale sistema, limitando i casi, nei quali il soccorso a persone su aeromobile in pericolo di perdersi dà diritto a indennità e compenso, a quelli in cui, essendovi un obbligo per il vettore di assicurare i passeggeri, tale onere finanziario è sopportato dall'assicuratore (o dal vettore, come sanzione per non aver provveduto all'assicurazione).

Sotto il profilo assicurativo tale soluzione si giustifica considerando da un lato che l'assicurazione dei passeggeri è prevista dal codice sotto il duplice aspetto di assicurazione tanto nell'interesse del passeggero quanto in quello del vettore, dall'altro che l'indennità e il compenso dovuti per soccorso al passeggero in definitiva altro non sono che spese necessarie per evitare o diminuire un sinistro coperto dall'assicurazione, e come tali debbono essere sopportate dall'assicuratore.

Nel realizzare queste direttive nell'art. 999, mi è sembrato innanzitutto necessario espressamente stabilire che le indennità e l'eventuale compenso per soccorso ai passeggeri non devono essere imputati nella somma dovuta al passeggero per un sinistro da lui subito: in altri termini, la copertura del rischio in esame si effettua nei limiti di un massimale di polizza separato, che viene ad aggiungersi alle centosessantamila lire assicurate per danni alla persona del passeggero. Una volta poi considerato l'assicuratore come obbligato per le indennità ed il compenso per assistenza o salvataggio, logico appare trasferire in questa sede i limiti fissati dalla Convenzione di Bruxelles al debito del vettore per le dette remunerazioni. Pertanto l'art. 999 fissa in lire sessantamila la somma assicurata per soccorso ad ogni passeggero, ma aggiunge che la somma delle indennità e dei compensi complessivamente dovuti dall'assicuratore (che di regola sarà unico) per uno stesso aeromobile, in occasione di un medesimo sinistro, non può superare le seicentomila lire. Per i tentativi di assistenza ho infine applicata all'assicurazione la limitazione prevista dalla Convenzione per il debito del vettore.

635. — La duplice funzione, di assicurazione contro gli infortuni del passeggero e di assicurazione della responsabilità del vettore, esercitata dall'assicurazione in esame, ren-

de necessaria la disposizione dell'art. 1000. Trattandosi di assicurazione infortuni l'assicuratore potrebbe rivalersi contro il vettore nei casi in cui questo è responsabile del danno, ma tale rivalsa è esclusa dal gioco combinato dell'assicurazione e della responsabilità del vettore previsto dall'art. 943. Anche nei casi infatti, nei quali la limitazione del debito del vettore non ha luogo per essere stato il danno prodotto da dolo o colpa grave del vettore medesimo o dei suoi preposti, non risulta senz'altro dall'art. 943 che il vettore sia tenuto a rimborsare all'assicuratore quanto questi ha pagato al passeggero. Ora questa conseguenza sarebbe eccessiva, anche considerando la nostra assicurazione come assicurazione di responsabilità, almeno per i casi di dolo. Inoltre mi è parso opportuno, per rendere più diligente il vettore, mantenere il sollievo dalla responsabilità, a lui dato dall'assicurazione, nei limiti entro i quali il codice prevede la limitazione del suo debito nei confronti del passeggero, restringendo così il criterio fissato dal libro delle obbligazioni circa i limiti di copertura della colpa dell'assicurato e dei suoi preposti, operata con l'assicurazione di responsabilità.

CAPO II.

Delle assicurazioni di cose.

636. — Le assicurazioni aeronautiche di cose erano, nel nostro ordinamento positivo, le uniche espressamente disciplinate. Ad esse è infatti dedicato il titolo V del regolamento per la navigazione aerea 11 gennaio 1925, del quale il capo I (articoli 253-265), pur disciplinando l'assicurazione di « ogni interesse valutabile in denaro e che si trovi esposto ai rischi degli accidenti di aeronavigazione » (art. 255), in effetti riguarda precipuamente, per non dire esclusivamente, l'assicurazione dell'aeromobile e delle merci su questo caricate; mentre il capo II, sebbene si intesti « assicurazione del personale aeronautico », in realtà questa non disciplina, essendo la prima delle sue norme (art. 266) rivolta ad imporre l'obbligo di assicurare il personale addetto all'impresa di navigazione e la seconda a regolare un'ipotesi che con l'assicurazione del personale medesimo e con l'assicurazione in generale non ha nulla a che vedere (art. 267).

L'art. 253 del regolamento dispone che alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano le norme del codice di commercio sulle assicurazioni e, prima, quelle sulle assicurazioni marittime, in quanto compatibili con l'esercizio dell'aeronavigazione e con le disposizioni del titolo V di esso regolamento. V'è in ciò la conferma di come la disciplina delle assicurazioni aeronautiche di cose sia una diretta derivazione di quella delle assicurazioni marittime. Ma la derivazione ancor più chiara appare se si considerano le norme dettate dal regolamento, tra le quali non si trova una sola disposizione che possa ritenersi caratteristica delle assicurazioni aeronautiche.

637. — Per un fenomeno che è comune a tutte le assicurazioni e che qui di fronte a un testo di recente elaborazione quale il regolamento è spiegato dall'essere stato questo emanato in un'epoca nella quale le assicurazioni aeronautiche erano appena agli inizi del loro sviluppo, la disciplina data dalle polizze alle nostre assicurazioni si appalesa più particolareggiata ed aderente alle reali necessità che non quella del regolamento. Alle polizze quindi bisogna sopratutto guardare per ricavare la disciplina da introdurre nel codice; avendo però anche qui cura di limitare le previsioni — al pari di quelle del titolo V del libro III della parte I — ai soli aspetti salienti e caratteristici delle assicurazioni aeronautiche, riservando cioè alle polizze il compito di sviluppare ed applicare alle particolarità dei contratti i principi delineati dal codice. Anche in questo campo è da fare affidamento su di una semplice più stretta collaborazione tra le categorie interessate nella redazione dei formulari di polizza.

638. — I rilievi ora fatti, uniti al sistema, seguito nella redazione della seconda parte del codice, di tener costantemente presenti le disposizioni dettate nella prima per il corrispondente istituto marittimo, mi hanno guidato nella redazione di questo capo. Sono infatti partito dalla considerazione che le norme dettate per le assicurazioni marittime siano senz'altro applicabili alle assicurazioni aeronautiche ed ho pertanto considerato in quali punti queste, per necessità di adattamento, avessero bisogno di essere completate o derogate. La norma di rinvio è stata peraltro posta nel capo IV tra le disposizioni generali perchè l'esigenza del richiamo è comune a tutte le assicurazioni disciplinate nel titolo.

Di tale criterio naturalmente ha risentito l'organicità del capo, che è venuto ad esser costituito da una serie di norme a prima vista slegata e lacunosa. Ma l'organicità del sistema riappare nella sua giusta luce solo che — come si deve — si inseriscano le dette norme in quelle del titolo dedicato alle assicurazioni marittime e di poi si passi a considerarle nel più vasto quadro della disciplina generale del contratto di assicurazione, quale risulta dall'ulteriore coordinamento con le disposizioni del codice civile.

639. — L'art. 1001 ha carattere introduttivo, e solo in parte diverge dai corrispondenti articoli 515, 516, 519. Le divergenze stanno essenzialmente in ciò: 1) per l'assicurazione dell'aeromobile sono aggiunte, tra le cose coperte dall'assicurazione, alle pertinenze le parti separabili, cioè principalmente il motore, che tale è definito dall'art. 862; mentre non viene estesa la disposizione del secondo comma dell'art. 515, per la quale il valore della nave indicato in polizza equivale a stima, perchè è parsa in contrasto con la natura stessa dell'aeromobile quale cosa di rapida usura e di valore piuttosto instabile, a cagione dei continui perfezionamenti della tecnica; 2) per l'assicurazione delle merci, innovando in parte al sistema vigente nella pratica, è fissato, come unico, il criterio della determinazione analitica del valore di assicurazione.

640. — L'art. 257 del regolamento per la navigazione aerea, semplificando la dizione dell'art. 615 del codice di commercio, dispone che sono a carico dell'assicuratore le perdite e i danni che colpiscono le cose assicurate per tutti gli accidenti della navigazione aerea, anche se dipendenti da colpa dell'equipaggio. Aggiunge — in conformità con il capoverso dell'art. 615 — che l'assicuratore non risponde dei danni dipendenti da vizio inerente alla cosa assicurata. Il capoverso dell'art. 257, riproducendo l'art. 619 del codice di commercio, precisa poi che l'assicuratore non è tenuto per le spese di navigazione, nè per tasse o diritti di qualsiasi specie riguardanti l'aeromobile o le persone e le cose trasportate. Si tratta, come ho voluto sottolineare, di disposizioni tratte dal codice di commercio e non necessarie, dal momento che sono ora riprodotte negli articoli 521 e 525 di questo codice. Innova all'art. 617 del codice di commercio l'art. 259 del regolamento in materia di cambiamento di via di viaggio o di mezzo di trasporto dovuto a fatto dell'assicurato. Il mantenimento anche di questo articolo si rende però inutile essendo l'innovazione da esso introdotta accolta in forma più generale dall'art. 523 del codice.

Mi è invece sembrato opportuno regolare negli articoli 1002 e 1003 due particolarità delle assicurazioni aeronautiche. Riguardano queste la sosta dell'aeromobile in rimessa ed i limiti di copertura dei guasti agli strumenti di bordo ed al gruppo motopropulsore.

La nave quando si trova in porto continua, se pure in maniera attenuata, a correre i rischi di mare. L'aeromobile di contro, ricoverato in rimessa, non corre più alcun rischio che si possa definire della navigazione. Altri rischi per esso però si presentano ed è giusto che di questi l'assicuratore voglia determinare il numero e la specie. Le polizze limitano al riguardo la copertura al rischio dell'incendio e la limitazione mi è sembrato opportuno accogliere, in considerazione del fatto che il rischio dell'incendio è il più saliente e frequente tra quelli corsi dall'aeromobile in sosta.

Vi sono poi particolari caratteristiche tecniche dell'aeromobile che hanno rilevanza per l'assicurazione. In un aeromobile il valore degli strumenti di bordo è sempre rilevante e maggiore ancora è quello del gruppo motopropulsore — con la quale espressione si indicano comprensivamente il motore, il radiatore, i serbatoi della benzina e dell'olio, le eliche, nonchè tutte le altre parti necessarie alla protezione ed al funzionamento del motore stesso — potendo quest'ultimo da solo superare il valore di tutte le rimanenti parti dell'aeromobile. Parallelamente il verificarsi di guasti, sia agli strumenti di bordo sia al gruppo motopropulsore, non dipendenti da sinistri della navigazione, è in pratica assai frequente, trattandosi di congegni di regola delicati e per di più soggetti a rapida usura. Ne consegue che è necessaria una norma per delimitare l'incidenza di tali rischi, escludendo dal risarcimento i guasti agli strumenti di bordo ed al gruppo motopropulsore non dipendenti da un sinistro di volo, ponendo a carico dell'assicuratore le conseguenze dannose, che tali guasti possono avere per l'aeromobile.

641. — Le norme relative alla durata dell'assicurazione, contenute negli articoli 530 e seguenti, valgono anche per le assicurazioni aeronautiche. Solo è stato necessario precisare il momento iniziale e quello finale dell'assicurazione dell'aeromobile, stipulata a viaggio, e di quella delle merci, essendo su tale punto la prassi aeronautica diversa da quella marittima, ed aggiungere poi poche norme per tener conto di alcune particolarità delle assicurazioni aeronautiche di cose. Ed infatti le disposizioni dell'art. 530 disciplinanti la durata dei rischi nell'assicurazione della nave a tempo, corrispondono a quelle dell'art. 256, secondo comma, del Regolamento per la navigazione aerea.

Ho precisata, nel senso di riferirla all'assicurazione del solo aeromobile, la disposizione del secondo comma di detto art. 256, che per l'assicurazione di merci risulta inadeguata. La dizione dell'art. 256, terzo comma, è stata altresì coordinata con la definizione di volo contenuta in altri articoli del codice, sostituendo all'espressione « operazioni di approdo » quella di « manovre di approdo ». Inoltre ho tenuto conto, come di una particolarità dell'assicurazione aeronautica, della breve durata dei viaggi per aria. Anche una breve interruzione del viaggio porta infatti ad un aumento rilevante della durata prevista del medesimo e quindi ad un sensibile maggior onere per l'assicuratore. Tale maggior onere è stato limitato ai casi in cui l'interruzione è prevista dalla polizza o dipende da un sinistro o è fatta per evitare un probabile sinistro in dipendenza della previsione di incontrare durante il viaggio condizioni atmosferiche che non consentano una sicura navigazione.

Nel disciplinare la durata dell'assicurazione delle merci ho seguito il regime delle polizze più recenti, per le quali l'assicurazione copre tutto il periodo durante il quale le merci sono nelle mani del vettore, con la sola limitazione che la loro giacenza dopo l'arrivo nei magazzini di questo è coperta per un tempo massimo di 48 ore. Tale disposizione mi è poi parso opportuno meglio precisare con la previsione che, in conseguenza di un sinistro occorso all'aeromobile, le merci siano trasportate a destino con altro veicolo.

642. — L'abolizione dell'istituto dell'abbandono all'assicuratore è stata da più parti richiesta. Oltre alle generali ragioni già fatte valere per l'assicurazione marittima altre se ne sono nel campo nostro addotte, ma nessuna decisiva. La realtà è che le polizze mantengono l'abbandono e solo in parte si limitano a modificare la disciplina che di questo dà il regolamento per la navigazione aerea. Mentre, per altro verso, il mantenimento dell'abbandono per i casi di perdita totale (reale o costruttiva) dell'aeromobile ha un suo particolare significato in forza dell'art. 545, per il quale con l'abbandono passano all'assicuratore, oltre alla proprietà delle cose abbandonate, i diritti e le azioni che, con riguardo alle cose stesse, eventualmente spettino all'assicurato verso terzi.

Lo schema adottato per l'abbandono nella parte marittima del codice serve egregiamente anche per le assicurazioni aeronautiche, solo che ad esso si apportino alcune modificazioni di dettaglio. Tuttavia al fine di evitare dubbi di interpretazione mi è parso opportuno riprodurre per le assicurazioni aeronautiche di cose anche quelle ipotesi di abbandono che hanno identica configurazione nel campo marittimo.

643. — L'abbandono dell'aeromobile è previsto dagli articoli 260-261 del regolamento per la navigazione aerea. Le ipotesi qui contemplate sono state disposte dall'art. 1006 secondo l'ordine del corrispondente art. 540, che prevede l'abbandono della nave. Per la presunzione di perdita dell'aeromobile per mancanza di notizie ho presupposta la disciplina contenuta in via generale nell'art. 761; mentre invece mi sono avvicinato al sistema delle polizze configurando la così detta perdita costruttiva dell'aeromobile in quella della perdita dei quattro quinti del valore medesimo.

Analogamente per l'abbandono delle merci le ipotesi previste dagli articoli 260-261 del regolamento citato sono state disposte dall'art. 1007, secondo lo schema dell'art. 541. Inoltre mi è parso opportuno, per il caso di ricupero di merci da aeromobile perduto o divenuto innavigabile, prevedere due termini distinti: uno più breve per le merci deperibili ed uno più lungo per quelle non deperibili.

Per l'abbandono del nolo l'art. 1008 segue infine l'art. 542.

644. — L'art. 1009 implicitamente si riferisce agli articoli 543 e 546, ultimo comma, e ha di mira la precisazione delle forme e della pubblicità richieste sia per la dichiarazione di abbandono dell'aeromobile, sia per quella con la quale l'assicuratore dichiara di non volerne profittare.

CAPO III.

Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto.

SEZIONE I. — *Assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie.*

645. — Come per la disciplina della responsabilità per danni a terzi sulla superficie il codice ha seguito la Convenzione di Roma del 1933, così per quella della relativa assicurazione segue il Protocollo di Bruxelles del 1938.

Su tale via quesito preliminare è stato quello se fosse possibile tradurre senz'altro in articoli del codice il testo del Protocollo; quesito che ho risolto in senso negativo, sopratutto per la considerazione che un tale sistema non avrebbe corrisposto neppure agli scopi del Protocollo, che non è stato fatto per essere trasportato di peso nelle legislazioni interne degli Stati contraenti, e neppure ha voluto dare uno schema al quale queste debbono attenersi, ma invece si è limitato a fissare gli effetti che l'assicurazione deve produrre a favore del terzo danneggiato. Proprio per questo poi la disciplina dell'assicurazione, quale risulta dal Protocollo, è incompleta, restando scoperti diversi punti assai delicati dei rapporti tra assicuratore ed esercente e tra assicuratore e terzo. Inoltre è da tener presente che l'assicurazione in parola, pure avendo spiccato carattere di assicurazione a favore di terzi, è tuttavia innanzitutto contratta dall'esercente per coprirsi da una sua responsabilità. Ne discende che nella disciplina legislativa la protezione del terzo non deve predominare, ma inserirsi in uno schema che per prima cosa determini il contenuto e la portata dell'assicurazione, stipulata dall'esercente e della quale il terzo beneficia.

646. — L'art. 13 della Convenzione di Roma prevede che l'adempimento da parte dell'esercente dell'obbligo di assicurare i danni a terzi sulla superficie, in essa posto all'art. 12, sia attestato da un certificato rilasciato dalla pubblica autorità o da un'annotazione da questa stessa fatta sui documenti di bordo, e che tale certificato o annotazione facciano fede dell'adempimento dell'obbligo medesimo. In relazione a ciò il Protocollo (art. 1 (1), ultimo comma) dispone che, in caso di divergenza tra le indicazioni del certificato o dell'annotazione e quelle del contratto di assicurazione, prevalgono, nei confronti del terzo, le prime sul punto della durata dell'assicurazione e della sua estensione territoriale.

L'opportunità che un documento ufficiale attesti l'adempimento da parte dell'esercente dell'obbligo di assicurazione e che tale documento debba, per certi aspetti almeno, far fede assoluta non mi sembra discutibile. Resta però un punto da considerare ed è che, essendo (per errore materiale, ad esempio, del funzionario che lo compila) le risultanze del certificato discordanti con quella della polizza, l'assicuratore si trovi obbligato a rispondere verso i terzi — sia anche solo per la durata dell'assicurazione e per la sua estensione territoriale — entro limiti diversi da quelli convenuti con l'esercente, pur senza avere nessuna colpa dell'inesatta compilazione del certificato. Un'equa soluzione mi è perciò sembrata quella di riservare con l'art. 1010, primo comma, all'assicuratore medesimo la materiale compilazione del certificato facendolo poi vistare dalla pubblica autorità (art. 798).

Con questa precisazione del regime internazionale ho poi potuto fare un altro passo innanzi ed eliminare così una serie di controversie che sull'art. 1 (1), ultimo comma, del Protocollo possono sorgere. Secondo il Protocollo le risultanze del certificato di assicurazione prevalgono, nei confronti dei terzi e entro certi limiti, su quelle convenute nel contratto di assicurazione. I rapporti tra assicuratore ed esercente restano invece fermi al contratto di assicurazione tra loro concluso, sicchè l'assicuratore, nel caso che si verifichi la detta divergenza, ha azione di rivalsa contro l'esercente per quanto ha pagato al terzo. Posto invece che è l'assicuratore che compila il certificato, l'art. 1 (1), ultimo comma, del Protocollo può essere generalizzato ai rapporti tra assicuratore e terzo e tra assicuratore ed esercente, in altri termini può dichiararsi, come fa il secondo comma dell'articolo 1010 che il certificato fa fede di fronte a tutti della durata e dell'estensione territoriale dell'assicurazione.

647. — Le disposizioni degli articoli 965 a 967 sulla responsabilità dell'esercente per i danni causati a terzi sulla superficie ci danno la misura della protezione che la nostra assicurazione deve fornire. Pertanto nell'art. 1011, relativo alla estensione dell'assicurazione, anzichè stare a ripetere il contenuto dei citati articoli, mi è parso conveniente direttamente rinviare ad essi.

648. — Il Protocollo di Bruxelles all'art. 1 (1), lett. *b*) e *c*), prevede due ordini di eccezioni che l'assicuratore può opporre al terzo danneggiato, precisamente: alla lett. *b*), che il danno si è verificato fuori dei limiti territoriali fissati per l'assicurazione, salvo che tali limiti siano superati per forza maggiore, per fatto di assistenza, ovvero per errore di pilotaggio di condotta o di navigazione; alla lett. *c*), che il danno è conseguenza diretta di un conflitto internazionale armato o di moti civili. Si tratta, come è chiaro, di disposizioni che non sono singolari ai rapporti tra assicuratore e terzo, ma comuni (anzi proprie) a quelli tra assicuratore e assicurato. In altri termini, l'assicuratore può fare al terzo le eccezioni in parola, in quanto può farle, e negli stessi limiti, all'esercente assicurato. Pertanto l'art. 1012 considera le dette ipotesi sotto il profilo di danni esclusi dall'assicurazione.

A risolvere un grave problema che si prospetta nell'assicurazione in esame mira poi il terzo comma dell'art. 1012. Il Protocollo non dice entro quali limiti nei rapporti tra assicuratore ed esercente, debba ritenersi coperta la responsabilità di quest'ultimo. Ed è chiaro che sia così, perchè il punto non interessa la tutela del terzo; mentre ha molto rilievo per la concreta disciplina dell'assicurazione. Il Protocollo si limita a disporre che l'assicuratore indennizza il terzo (art. 1 [1]) « senza pregiudizio del suo ricorso eventuale contro l'assicurato ». Non è chiaro pertanto se un tale regresso vi sia quando il danno dipende da dolo o colpa grave dell'esercente o dei suoi preposti. E' appena da rilevare che si rientra qui nel quadro generale dell'assicurazione di responsabilità e di questa sono quindi applicabili le regole.

Ora per il codice civile sono esclusi dalla assicurazione « i danni derivanti da fatti dolosi ». Ma la norma non esaurisce la disciplina del punto e non chiude quindi la via ad una più precisa determinazione del grado di colpa assicurata ad opera delle polizze. Quest'ultimo rilievo, posto in relazione con il carattere obbligatorio dell'assicurazione in esame, mi è parso decisivo per adottare una precisa determinazione dei limiti della garanzia dell'assicuratore, portando a far coincidere questa con la responsabilità limitata dell'esercente. Si è così disposto che l'assicuratore non risponde del dolo o della colpa grave dell'esercente, nè del dolo dei suoi preposti (art. 971, lett. *a*) e risponde della colpa grave di questi ultimi entro gli stessi limiti nei quali, ai sensi dell'art. 971, lett. *b*, l'esercente beneficia della limitazione del debito.

649. — L'art. 1 (3) del Protocollo prescrive per il caso di mutamento della persona dell'esercente, mentre dura il contratto di assicurazione, che l'assicuratore resta obbligato a risarcire i terzi danneggiati come se il mutamento non avesse avuto luogo, ma la durata della sua obbligazione non può superare i sette giorni successivi a quello, nel quale l'assicuratore ha informato della fine dell'assicurazione l'autorità statale, che ha rilasciato il certificato di assicurazione. Le lacune e gli inconvenienti di questa disposizione sono gravi ed evidenti. In particolare è dubbio se l'assicurato abbia o no azione di rivalsa verso l'esercente. Il Protocollo parla solo di assicuratore tenuto « nei riguardi dei terzi danneggiati », e quindi fa pensare che non sussista un suo obbligo nei confronti dell'esercente. Mentre di contro non si vede la ragione

per la quale si verrebbe qui a derogare alla regola, ammessa dalla pratica e ricevuta ora dal codice civile che prescrive, per il caso di trasferimento delle cose assicurate, il passaggio dell'assicurazione in capo all'acquirente.

Per queste considerazioni, senza venir meno allo spirito del Protocollo di Bruxelles, ma anzi rafforzando la tutela del terzo in essa prevista, con l'art. 1013 ho adottato un sistema di avviso all'assicuratore con relativa possibilità per lui di recedere dall'assicurazione, che tiene però conto della particolare fattispecie, che qui deve essere regolata e specialmente dell'interesse del terzo. A tal fine mi è parso opportuno, da un lato, introdurre l'avviso della disdetta dell'assicurazione al ministero dell'aeronautica — il quale avrà in tal modo gli elementi per giudicare se l'esercente abbia o non adempiuto all'obbligo di assicurazione — dall'altro, togliere, perchè pregiudica il terzo, la facoltà per l'assicuratore di risolvere il contratto quando non gli sia stato notificato il mutamento dell'esercente, ponendo in suo luogo la prosecuzione dell'assicurazione in capo al nuovo esercente, con il diritto però per l'assicuratore di ricevere un'indennità, fissata forfetariamente in un terzo del premio convenuto.

650. — L'art. 1 (1) lett. *a*) del Protocollo prevede che l'assicurazione, scaduta in corso di viaggio, sia prorogata nei confronti del terzo sino al primo atterraggio controllato dalla pubblica autorità, ma comunque non oltre ventiquattro ore dalla sua scadenza. Non dice però il Protocollo come si regolino in tale ipotesi i rapporti tra assicuratore ed esercente, e resta quindi dubbio se il primo abbia o no azione di rivalsa contro il secondo per quanto eventualmente ha pagato al danneggiato. Inoltre v'è un inconveniente pratico notevole nella limitazione della proroga a sole ventiquattro ore dopo la scadenza dell'assicurazione, perchè con essa l'esercente corre il rischio di vedersi fermato l'aeromobile in corso di viaggio.

Di contro sta la regola generale, comune alle assicurazioni marittime ed aeree, che l'assicurazione scaduta in corso di viaggio è prorogata sino al termine del viaggio stesso, con diritto per l'assicuratore a ricevere un adeguato supplemento di premio. A questa ho creduto fosse opportuno ritornare con l'art. 1014, senza peraltro derogare al Protocollo, perchè l'interesse del terzo danneggiato è certamente meglio tutelato se l'assicurazione è prorogata di diritto sino al compimento del viaggio. Mentre si provvede in tal guisa anche alla tutela dell'esercente, che, oltre a non correre il rischio di vedersi fermato l'aeromobile durante il viaggio, non è neppure esposto all'azione di rivalsa dell'assicuratore. Nè quest'ultimo infine dal canto suo ha di che lamentarsi, poichè riceve dall'esercente il corrispettivo (supplemento di premio) della maggiore prestazione fornita.

651. — Prima ancora di venire ad esaminare quali eccezioni ai sensi del Protocollo di Bruxelles l'assicuratore possa opporre al terzo, il grado cioè di contestabilità dell'assicurazione, è necessario dire per quali motivi l'art. 1015 conceda al terzo azione diretta contro l'assicuratore.

Il Protocollo non si è pronunciato sul punto dell'azione diretta del terzo danneggiato. In proposito v'è solo l'art. 16 della Convenzione di Roma, a sensi del quale il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore solo in quanto questa sia concessa dalla rispettiva legge nazionale. Esistono ragioni in favore e ragioni contro l'azione diretta del terzo danneggiato verso l'assicuratore della responsabilità. In favore sta che l'azione diretta è il mezzo più sicuro per garantire al terzo la possibilità di venir risarcito, semplificandogli da un lato l'esercizio dell'azione, dall'altro sottraendolo alle conseguenze dell'insolvenza o del fallimento dell'assicurato. Contro v'è che con l'azione diretta si attenua nell'assicurato il senso della responsabilità, mentre si rende più gravosa la posizione dell'assicuratore, sopratutto per la possibilità che questi venga a trovarsi spogliato di quelle eccezioni che invece potrebbe opporre all'assicurato. Mi è parso tuttavia che queste ragioni contrarie venissero meno nel caso di assicurazione obbligatoria e più ancora di assicurazione, come quella in esame, in larga misura incontestabile nei confronti del terzo. Per contro maggior rilievo acquistano, in tale ipotesi, le preoccupazioni di tutelare il terzo al massimo grado. Sicchè nei confronti del codice civile, che non ha accolta l'azione diretta del terzo contro l'assicuratore, l'adozione nel caso nostro di tale azione rappresenta un'eccezione giustificata.

Con il secondo e terzo comma dell'art. 1015 ho cercato di realizzare i criteri fissati dall'art. 1 (1) e (2) del Protocollo. All'art. 1 (1) lett. *a*, come già ho detto, è previsto che l'assicuratore non può opporre, se non entro certi limiti, al terzo danneggiato la fine dell'assicurazione per scadenza del termine convenuto. Accanto a tale previsione, che nel codice è considerata in via generale, in ordine cioè alla disciplina del contratto concluso dall'esercente con l'assicuratore (articolo 1014), il Protocollo dispone che in tutti gli altri casi di cessazione dell'assicurazione, per causa diversa da quella della scadenza del termine, l'assicuratore resta obbligato a risarcire il terzo sino a quando l'autorità competente non ritira all'esercente la nota comprovante l'assicurazione, ma comunque non oltre quindici giorni dopo la notificazione della cessazione dell'assicurazione fatta dall'assicuratore all'autorità competente. L'ipotesi, non chiara attraverso la definizione negativa datane dal Protocollo, si precisa se posta in relazione con il n. (2) dello stesso art. 1, per il quale l'assicuratore non può opporre al terzo alcuna causa di nullità o di rescissione dell'assicurazione avente effetto retroattivo. Ne deriva che il n. (1) lett. *a* certamente non contempla la nullità dell'assicurazione, nè la risoluzione della medesima con effetto retroattivo, cioè *ex tunc*: resta solo la risoluzione non retroattiva, cioè *ex nunc*. Ora se si riflette che la lettera *a*) medesima prevede la prosecuzione dell'assicurazione per un certo lasso di tempo dopo la sua risoluzione, si capisce anche la *ratio* che ha ispirato l'esclusione delle eccezioni in parola e la loro distinzione: quella di non opporre al terzo cause impeditive del risarcimento, a lui spettante, in certo senso occulte, perchè non risultanti dal certificato di assicurazione, e quindi non controllabili dall'autorità.

Il quarto comma dell'art. 1015 risolve un punto dei rapporti tra assicuratore e terzo che il Protocollo lascia scoperto. Non risulta infatti da questo se l'assicuratore sia tenuto ad indennizzare il terzo anche quando il danno dipende da dolo o colpa grave dell'esercente o dei suoi preposti, più esattamente nelle ipotesi in cui ai sensi dell'art. 971, lett. *a*) e *b*) del codice (art. 14 Conv. Roma) è esclusa la limitazione del debito dell'esercente verso il danneggiato. Potrebbe dirsi che in questi casi il problema della copertura assicurativa non si pone, dal momento che il debito dell'armatore non è più limitato. Ma in un regime tutto ispirato alla tutela del terzo la rispondenza illimitata dell'esercente non è sufficiente, se a questa di fatto non corrisponde una concreta sicurezza per il danneggiato di venir risarcito. D'altro lato, dal punto di vista del terzo, v'è da considerare che in pratica quando un danno si è verificato, l'indagine sulle causali di questo, ed in particolare sulla sua origine dolosa o colposa, è sempre molto difficile e comunque richiede del tempo ed implica controversie. Sicchè non sarebbe infrequente — muovendo dalla non rispondenza dell'assicuratore per danni dipendenti da dolo o colpa grave dell'esercente o dei suoi preposti — vedere che al terzo danneggiato rifiutano ogni indennizzo e l'assicura-

tore per un verso e l'esercente per l'altro. Così stando le cose è parso miglior partito quello di risolvere espressamente la questione, addossando all'assicuratore, nei confronti del terzo il dolo e la colpa grave dell'esercente e dei suoi dipendenti è preposti. Il maggior onere, che per l'assicuratore ne risulta, è giustificato dall'essere l'assicurazione obbligatoria, ed in gran parte compensato dall'azione di rivalsa che all'assicuratore spetta verso l'esercente per quanto ha pagato al terzo.

Infine, con l'ultimo comma dell'art. 1015, ho voluto precisare — e ciò mi è parso particolarmente necessario una volta ammessa l'azione diretta del terzo contro l'assicuratore — che, al di fuori di quelle previste, l'assicuratore può opporre al terzo tutte le eccezioni opponibili all'esercente, nonchè quelle (previste dall'art. 1 (1) proemio del Protocollo) che l'esercente medesimo può opporre al danneggiato.

652. — Fissati negli articoli precedenti i limiti nei quali l'assicuratore è tenuto verso l'esercente e quelli nei quali il medesimo deve indennizzare il terzo, per differenza risultano le possibilità dell'azione di rivalsa. Tuttavia ad evitare possibili discussioni l'espressa disposizione al riguardo dell'articolo 1016 è parsa utile nel codice.

SEZIONE II. — *Assicurazione della responsabilità per danni da urto.*

653. — La differenza più saliente che dal punto di vista assicurativo presenta la disciplina dell'urto aeronautico nei confronti di quella dell'urto marittimo è data dal diverso sistema accolto dal codice di limitare il debito, rispettivamente, dell'esercente e dell'armatore verso il danneggiato. Per l'urto marittimo v'è infatti il regime della limitazione del debito a viaggio, per l'urto aeronautico v'è invece il regime della limitazione del debito per accidente. Ne deriva che mentre per l'assicurazione della responsabilità per danni da urto di nave può calcolarsi il valore di assicurazione (è questa cioè un'assicurazione di responsabilità limitata) per quella della responsabilità per danni da urto di aeromobile tale calcolo non è possibile. Ciò spiega perchè le norme specificamente dettate dal codice per l'assicurazione dell'urto marittimo non siano applicabili a quella dell'urto aeronautico.

654. — La definizione data dall'art. 1017 del rischio assicurato coincide con quella dell'art. 974. Anche qui poi, come per l'assicurazione della responsabilità per danni a terzi sulla superficie, ho risolto espressamente il problema se l'assicuratore risponda, ed entro quali limiti, del dolo e della colpa grave dell'esercente e dei suoi preposti, facendo coincidere la protezione assicurativa con i limiti entro i quali l'esercente beneficia della limitazione del debito (art. 977 che a sua volta rinvia all'art. 971, lett. *a*) e *b*). Infine mi è parso opportuno ripetere, come per l'art. 527, secondo comma, che sono a carico dell'assicuratore le spese incontrate dall'esercente per resistere, con il consenso dell'assicuratore alle pretese del terzo.

655. — In conseguenza dell'urto possono verificarsi danni a terzi sulla superficie. Nei riguardi di tali danni il codice (art. 978) dispone che gli esercenti rispondono solidalmente, e stabilisce poi le modalità con le quali l'indennità pagata al terzo deve essere tra di essi ripartita.

Dato che i limiti al risarcimento, fissati dall'art. 967 per i danni a terzi sulla superficie, coincidono con quelli posti dall'art. 975 per i danni da urto, e che tali limiti per l'art. 980 debbono essere rispettati anche nel caso di danni a terzi sulla superficie conseguenti ad urto, la copertura data all'esercente dell'assicurazione obbligatoria per danni a terzi sulla superficie si appalesa anche per questa ipotesi sufficiente. Ma può darsi che sorga contestazione da quale delle due assicurazioni i danni in parola debbano essere coperti, se da quella della responsabilità per urto o da quella della responsabilità per danni a terzi sulla superficie. La questione è risolta dall'art. 1018 nel senso di porre a carico dell'assicuratore dei danni a terzi sulla superficie anche quelli di tali danni che conseguono all'urto. Ciò perchè quest'ultima assicurazione copre i danni a terzi sulla superficie purchè prodotti da un aeromobile in volo, senza distinguere cioè sulla loro causale. Inoltre v'è da tener presente che diversamente facendo si verrebbe a pregiudicare l'interesse dei terzi danneggiati sulla superficie con una limitazione alla protezione assicurativa per essi predisposta, che non è nella lettera nè nello spirito del Protocollo di Bruxelles.

656. — Sotto il profilo della durata del rischio l'art. 1019 ripete il secondo comma dell'art. 974 relativo alla precisazione di quando l'aeromobile sia da ritenersi in volo. Ed infatti, posto che per aversi urto, anche ai fini assicurativi, è necessario che l'aeromobile sia in volo, il rischio coperto ha inizio e fine nei momenti in cui, rispettivamente, l'aeromobile inizia le manovre per l'involo e termina quelle di approdo.

CAPO IV.
Disposizioni comuni.

657. — Alla prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione il regolamento del 1925 dedica l'art. 265, il quale però in realtà disciplina la prescrizione del solo diritto di risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore. E' questo un difetto che l'art. 265 aveva ereditato dall'art. 924 codice commercio e che, come è accaduto per quest'ultimo articolo, può dar luogo a controversie specialmente sul punto se la prescrizione di un anno si applichi anche all'azione dell'assicuratore per il pagamento del premio. Di contro il codice civile elimina ora ogni dubbio in proposito, precisando che l'azione per il pagamento delle singole rate di premio si prescrive con il decorso di un anno della scadenza, mentre gli altri diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono col decorso di un anno (di due per la riassicurazione) dal giorno in cui si verificò il fatto dal quale il diritto deriva.

A tali disposizioni del codice civile è stato coordinato l'art. 547, il quale per la prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione marittima si è limitato a precisare il momento iniziale della prescrizione del diritto di risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore, prevedendo anche l'ipotesi di perdita presunta della nave, ed a risolvere la questione se l'azione di abbandono sospenda il decorso della prescrizione dell'azione d'avaria dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro. Pertanto le previsioni dell'art. 547 possono essere senz'altro richiamate per le assicurazioni aeronautiche.

Con il rinvio all'art. 547 non sono però nel campo nostro previste le ipotesi di azione dell'assicurato contro l'assicuratore per il conseguimento dell'indennità, e cioè l'art. 547 non tutela sufficienemente il diritto del terzo danneggiato sulla superficie contro l'assicuratore. Il Protocollo di Bruxelles 1938 non si occupa della prescrizione, perchè esso ha lasciata impregiudicata l'esistenza o meno dell'azione diretta del terzo danneggiato contro l'assicuratore. Una volta però che tale azione viene concessa al terzo, anche il punto della sua prescrizione deve essere regolato. Al riguardo, muovendo dal presupposto che l'assicurazione dei danni a terzi sulla superficie

è un'assicurazione di responsabilità e che quindi il terzo nei confronti dell'assicuratore esercita un diritto che è dell'assicurato, dovrebbe concludersi che le regole sulla prescrizione da adottare sono quelle dettate per i diritti nascenti dal contratto di assicurazione ed escludere così l'applicabilità di quelle fissate dall'art. 973 (art. 17 Conv. Roma) per l'azione di responsabilità del terzo contro l'esercente.

Una simile soluzione ho peraltro scartata per queste considerazioni. Il terzo nei confronti dell'assicuratore si trova nella stessa situazione di fatto, nella quale è nei riguardi del l'esercente dell'aeromobile, che ha prodotto il danno; in altri termini, come il terzo può incontrare difficoltà ad identificare il responsabile del danno a lui prodotto, così a maggior ragione egli può essere nell'impossibilità di conoscere chi sia l'assicuratore al quale deve rivolgersi per essere risarcito. Ora, in presenza di una tale situazione, per adeguatamente tutelare il terzo, senza aggravare il regime fissato dal Protocollo di Bruxelles, mi è parso necessario adottare anche per la prescrizione dell'azione del terzo contro l'assicuratore la disposizione dell'art. 1020, per cui la prescrizione di un anno decorre dal giorno in cui il terzo ha potuto identificare l'esercente responsabile (e quindi l'assicuratore), con il correttivo di dichiarare in ogni caso prescritta il diritto dopo tre anni dal giorno in cui il fatto si è verificato.

658. — La disciplina delle assicurazioni aeronautiche è stata predisposta dal codice con il costante riferimento a quella data dal codice stesso alle assicurazioni marittime. Per le forme di assicurazione aeronautica, quali quelle dell'assicurazione dei passeggeri e dell'assicurazione per danni a terzi alla superficie, che non avevano un termine diretto di raffronto nel titolo V, libro III, della parte prima si è provveduto con una ampia regolamentazione, per le altre invece, ed in particolare per le assicurazioni di cose, ci si è limitati alle sole norme particolari alla specie. Da ciò deriva un duplice ordine di conseguenze. Prima tra queste, la necessità di dichiarare, in armonia con quanto si è fatto in tutta la seconda parte del codice, espressamente applicabili alle assicurazioni aeronautiche in generale le disposizioni dettate per le assicurazioni marittime. La seconda conseguenza, quella di come tale applicazione può effettuarsi, discende dal sistema stesso seguito nella redazione del presente titolo. Infatti, la circostanza di essere alcune forme di assicurazione più compiutamente disciplinate limita di per sè la possibilità di applicare le norme del titolo delle assicurazioni marittime. Mentre invece per le altre forme di assicurazione aeronautica, per le quali il ricorso alle norme di detto titolo è più generale, si è provveduto nell'art. 1021 ad escludere dal richiamo gli articoli del titolo stesso che non sono parsi applicabili. Sono questi: l'art. 515, secondo comma, sulla stima del valore assicurabile della nave, gli articoli 527 e 538 sulla disciplina dell'assicurazione del ricorso di terzi danneggiati da urto della nave.

TITOLO V.

DEI PRIVILEGI E DELLA IPOTECA.

CAPO I.

Dei privilegi.

659. — Alla materia, regolata da questo capo, ho cercato di dare una più completa disciplina ed un più organico assetto nei confronti della legislazione abrogata.

A tal fine, ho da un lato ristretta, in rapporto ad alcuni privilegi, la troppo generica formulazione dell'art. 9 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207; dall'altro, ho ampliato per quanto concerne il numero dei privilegi concessi, la previsione dell'articolo medesimo, accordando un diritto di prelazione sull'aeromobile ad altri crediti, che per la loro causa mi sono apparsi meritevoli di questa speciale garanzia.

La preoccupazione che un maggior numero di privilegi possa svalutare l'ipoteca aeronautica non mi è parsa fondata. Non va dimenticato il rilevante valore dei moderni apparecchi; e, in caso di sinistro, soltanto l'ipoteca e non pure i privilegi, secondo il regime accolto dal codice, si estendono all'indennità di assicurazione. Un ben ordinato sistema, inoltre, non può non conformarsi all'esigenza, logica e di ordine pratico ad un tempo, di accordare un privilegio ai crediti, che sono in qualche modo connessi con l'esercizio dell'aeromobile.

Colmando una lacuna del precedente ordinamento, ho regolato infine i privilegi sul nolo e sulle cose caricate, i quali costituiscono un'utile forma di garanzia dei creditori.

Mi sono ispirato in generale alla disciplina della corrispondente parte prima, che costituisce il risultato di una secolare esperienza, e che anche qui mi ha fornito un utile schema. Tale schema ho tuttavia adattato alle particolari esigenze della materia, tenendo conto anche dei risultati dei lavori internazionali in argomento.

660. — Secondo queste direttive, in un primo articolo (1022) ho fissato, in tal senso chiarendo il disposto dell'art. 9 del R. decreto-legge 1923, il principio che i privilegi, stabiliti nel capo in esame, sono preferiti ad ogni altro privilegio generale o speciale. Nei due successivi articoli (1023 e 1024) ho elencato poi rispettivamente i privilegi sull'aeromobile e sul nolo e quelli sulle cose caricate.

661. — L'art. 1023, n. 1, dichiara privilegiati in primo grado, sull'aeromobile e sul nolo, le spese giudiziali dovute allo Stato, e quelle fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sull'aeromobile o per il processo di esecuzione; i diritti di aeroporto, gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di custodia e di conservazione dell'aeromobile dopo l'arrivo nel luogo di ultimo approdo. Quest'ultima parte della norma rappresenta una innovazione, giustificata dalla causa particolare del credito. Per il rimanente, la norma medesima restringe in più limitati termini il disposto dell'art. 9, lettere *a*) e *b*) del R. decreto 1923, il quale considerava privilegiati i crediti dello Stato per imposte, tasse e pene pecunarie e quelli per spese di giustizia in genere. Ma quanto ai primi, a limitare l'estensione della norma mi ha indotto il rilievo che per le imposte, tasse e pene pecuniarie lo Stato gode delle garanzie generali o speciali disposte dal codice civile, dal codice penale e da leggi speciali; sì che è più logico accordare in questa sede un privilegio speciale soltanto ai crediti, relativi alle tasse o ai diritti, indicati dall'art. 1023, che sorgono per il soddisfacimento di particolari esigenze della navigazione. E del resto, unicamente a tali diritti si è riferito anche un progetto internazionale di disciplina dei privilegi sull'aeromobile. Per le spese di giustizia poi la più ristretta formulazione, adottata dall'articolo in esame, è conforme a quella dell'art. 2755 del codice civile e risponde nel tempo stesso ad una più adeguata tutela del comune interesse dei creditori.

662. — Sono privilegiati, in secondo grado, i crediti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo (art. 1023, n. 2). Questa disposizione, che colma una lacuna della precedente legislazione, si inquadra nel generale orientamento di tutela del lavoratore.

In ordine successivo vengono poi i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione aeronautica o dall'autorità consolare per il mantenimento e il rimpatrio dei componenti dell'equipaggio, ed i crediti per contributi obbligatori dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per il personale di volo (art. 1023, n. 3). Questi ultimi erano privilegiati già a sensi dell'art. 9, lett. *c*) del R. decreto-legge 1923; la concessione di un privilegio anche ai primi costituisce, invece, un'innovazione, ispirata da manifeste considerazioni di opportunità pratica.

663. — Sono privilegiati, rispettivamente in quarto e quinto grado: *a*) le indennità e i compensi di assistenza e salvataggio; *b*) le indennità per danni a terzi sulla superficie quando l'esercente non abbia contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione obbligatoria; le indennità per l'urto di aeromobili in volo; le indennità per morte o per lesioni personali dei passeggeri e degli equipaggi e quelle per perdita o avarie del carico o del bagaglio (art. 1023, nn. 4 e 5). Rispetto a tali crediti, le innovazioni di maggior rilievo nei confronti della legislazione precedente sono costituite dall'introduzione del privilegio per indennità e compensi di assistenza, in conformità dei voti della dottrina e del citato progetto di disciplina internazionale; e nel diverso grado che, nel complessivo ordinamento dei privilegi, mi è parso opportuno attribuire ai privilegi, enunciati sub *b*), i quali secondo l'art. 9 erano privilegiati in terzo ordine, se relativi a indennità per danni alle persone, ed in quarto, se relativi a danni alle cose.

L'esistenza del nuovo regime dell'assicurazione obbligatoria per danni a terzi sulla superficie, giustifica poi la previsione del privilegio unicamente in rapporto ai casi, nei quali l'esercente non abbia contratto o mantenuto in vigore l'assicurazione obbligatoria. Poichè in tali casi l'esercente non può avvalersi del beneficio della limitazione, si sarebbero potuti anche considerare sufficientemente tutelati i terzi dal fatto che l'esercente risponde dell'intero debito, con tutto il suo patrimonio. Ma per una maggiore tutela dei terzi medesimi, in considerazione delle ipotesi, sia pure molto marginali, che il patrimonio dell'esercente non rappresenti in effetti un'adeguata garanzia, ho voluto mantenere il privilegio, nei limiti poco sopra accennati.

664. — Hanno infine privilegio, in ultimo grado, i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante, anche quando sia esercente dell'aeromobile, in virtù dei suoi poteri legali per le esigenze della conservazione dell'aeromobile ovvero per la continuazione del viaggio (art. 1023, n. 6). Anche l'introduzione di questo privilegio costituisce un'innovazione, nei confronti della legislazione abrogata; ma anche tale innovazione è conforme ai voti della dottrina ed al citato progetto di disciplina internazionale.

665. — In mancanza di un qualsiasi precedente legislativo, nel determinare i privilegi sul carico mi sono attenuto allo schema, fornito dalla corrispondente norma marittima, che è apparso adeguato alle esigenze da tutelare.

Ho disposto pertanto che sono privilegiati sulle cose caricate, nell'ordine seguente: 1) le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione; 2) i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di consegna; 3) le indennità e i compensi per assistenza e salvataggio, rispetto ai quali il privilegio è giustificato dal rilievo che tanto l'assistenza come il salvataggio sono compiuti anche nell'interesse degli aventi diritto al carico; 4) i crediti derivanti dal contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione ed il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate (art. 1024).

666. — Per l'estinzione dei privilegi sull'aeromobile e sul nolo ho fissato nell'art. 1025 il termine di novanta giorni, attenendomi su questo punto al progetto internazionale, più volte citato. Questo termine, più breve di quello di un anno, disposto dalla corrispondente norma della parte prima (art. 536), è giustificato dalla esigenza di una maggiore celerità nella definizione dei rapporti, data la più breve vita dell'aeromobile nei confronti della nave, e si risolve, inoltre, in un'ulteriore forma di tutela dei creditori ipotecari, auspicata dalla dottrina.

Ho rinviato alle norme della parte prima la rimanente disciplina della materia (art. 1026).

CAPO II.

Dell'ipoteca.

667. — Nella prima disposizione di questo capo (art. 1027) ho mantenuto il principio, sancito dall'art. 268 del regolamento per la navigazione aerea, secondo il quale sull'aeromobile può concedersi soltanto l'ipoteca volontaria. Questo principio invero è conforme all'intento, in considerazione del quale è ammessa l'ipoteca aeronautica, di consentire al proprietario di procurarsi le somme eventualmente occorrenti per l'esercizio dell'aeromobile, e di promuovere così opportunamente lo sviluppo del credito in favore dell'impresa di navigazione.

Sempre al fine di potenziare il credito, ho ammesso l'ipoteca su aeromobile in costruzione, colmando così una lacuna della legislazione abrogata; ed ho espressamente chiarito che tale ipoteca può essere validamente trascritta dal momento in cui della costruzione è presa nota nel registro delle costruzioni (art. 1028).

Come ho accennato, illustrando la corrispondente norma marittima, la disposizione dell'art. 2823 del nuovo codice civile, secondo la quale l'ipoteca sui beni futuri può essere validamente iscritta solo quando la cosa è venuta ad esistenza, non è apparsa adeguata alle esigenze della materia, tenuto conto del fine di garantire il finanziamento della costruzione, che l'ipoteca qui si propone.

668. — Nell'art. 1029 ho determinato l'estensione della ipoteca, stabilendo che essa ha per oggetto, oltre all'aeromobile ed alle sue pertinenze, le parti separabili, anche se separate. Una tale estensione, disposta già dal citato progetto internazionale (art. 6), è giustificata dalle accennate caratteristiche tecniche del gruppo moto-propulsore, che in pratica è spesso smontato dalla cellula, ed applicato dall'uno all'altro apparecchio. Tuttavia per tutelare il proprietario delle pertinenze o parti separabili, appartenenti a persona diversa dal proprietario dell'aeromobile, non ho mancato di chiarire che l'ipoteca non si estende a quelle pertinenze o parti separabili, che da scrittura avente data certa o dal certificato di immatricolazione risultano di proprietà aliena.

669. — In un gruppo di norme (articoli 1030-1034) ho regolato la pubblicità dell'ipoteca secondo lo stesso schema e nelle identiche forme disposte nel libro secondo per gli atti e le domande relativi a diritti reali.

Anche la pubblicità dell'ipoteca, per quanto concerne le formalità da adempiersi, risulta dalla trascrizione nel registro aeronautico nazionale e dall'annotazione sul certificato di immatricolazione, ovvero, se si tratta di alianti libratori, dalla sola trascrizione nel registro matricolare, tenuto dalla R.U.N.A. Se l'aeromobile, che non sia un aliante libratore, si trova fuori del luogo di iscrizione, la pubblicità può essere richiesta anche al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo. La detta autorità provvede all'annotazione sul certificato di immatricolazione, e trasmette gli atti al ministero per l'aeronautica, ai sensi dell'art. 866, al quale ho rinviato per la disciplina dell'ipotesi in esame (articoli 1030-1031). Per gli alianti libratori, la pubblicità può essere richiesta all'ufficio locale della R.U.N.A., che trasmette i documenti, ad esso consegnati, alla sede centrale di questo ente. Del pari mediante rinvio, per evitare un'inutile ripetizione, ho regolato quanto attiene ai documenti da consegnare e alla esecuzione della pubblicità (articoli 1032-1033), confermando infine nell'art. 1034 il principio della prevalenza delle trascrizioni nel registro nei casi di concorso di più atti resi pubblici, ovvero di discordanza fra le trascrizioni e le annotazioni.

670. — Ho fissato espressamente i principii che l'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro di iscrizione dell'aeromobile (art. 1035), e che, nel concorso con i privilegi, prende grado dopo i privilegi regolati nel capo precedente, ma è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale (art. 1036). Quest'ultima norma integra il disposto dell'art. 9 del R. decreto-legge 1923, che considerava soltanto il concorso tra l'ipoteca e i privilegi sull'aeromobile, previsti dall'articolo medesimo.

Ho rinviato per il rimanente, data la completa identità di esigenze, la disciplina dell'ipoteca alle corrispondenti norme marittime.

LIBRO QUARTO.

Disposizioni processuali.

671. — Le ragioni, svolte per giustificare il raggruppamento delle disposizioni di carattere processuale relative alla navigazione marittima e interna, valgono anche a spiegare l'identico sistema seguito per la navigazione aerea.

Il rinvio alle disposizioni parallele contenute nel quarto libro della parte prima e la materia meno ricca han permesso di limitare le disposizioni di questo libro a soli 42 articoli, raggruppati in tre titoli.

TITOLO I.

DELLA COMPETENZA NEL PROCESSO DI COGNIZIONE.

672. — Il primo titolo (art. 1038 a 1040) contiene alcune disposizioni speciali in tema di competenza nel processo di cognizione: trattasi della utilizzazione di momenti di collegamento adottati per la competenza giurisdizionale dalla Convenzione di Roma 29 maggio 1933, dalla Convenzione di Bruxelles 29 settembre 1938, e dal progetto di Bruxelles sui danni da urto; momenti di collegamento, dei quali è stata riconosciuta la opportunità anche nell'ambito della competenza interna.

Ai fori già contemplati nel codice di procedura civile, gli articoli 1038 e 1039 aggiungono quello del giudice che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, al quale giudice è attribuita la cognizione della domanda di indennità o di compenso per assistenza e della domanda di risarcimento per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto.

L'art. 1040, infine, determina lo spostamento a favore del giudice per primo adito, sol quando fra i giudici investiti delle cause, non vi sia quello, nella circoscrizione del quale è il foro generale del vettore, esercente o assicuratore convenuti. La *ratio* di questa norma è da ricercare non solo nel beneficio, opportunamente concesso al convenuto, di difendersi in un unico giudizio, con notevole risparmio di spese giudiziali, ma anche nella convenienza di evitare, in relazione ad un unico fatto produttivo di responsabilità, la contraddittorietà, anche teorica, di giudicati.

TITOLO II.

DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ESERCENTE.

673. — Ho modellato la procedura di attuazione della limitazione del debito dell'esercente su quella che ha identico oggetto nella navigazione marittima: ne fan fede i numerosi richiami a quelle norme (art. 1046; 1047, 2° comma; 1050; 1051; 1053).

In luogo della descrizione, che costituirebbe ripetizione dello svolgimento fatto in tema di navigazione marittima, sarà sufficiente indicare i punti nei quali vi è contrasto fra le due procedure.

Anzitutto, la stipulazione obbligatoria dell'assicurazione contro i danni arrecati a terzi sulla superficie, fa sì che la legittimazione spetti, in tal caso, anche all'assicuratore (articolo 1041), al quale, peraltro, non si applicano le norme su la decadenza dal beneficio e sui rapporti fra il fallimento e la procedura di attuazione della limitazione (art. 1051-1052).

La determinazione della massa attiva sulla base di criteri legali permette che la disciplina positiva di essa si riduca al solo art. 1048 e che sia esclusa l'impugnazione dello stato attivo in sede contenziosa (art. 1050): ciò non vuole, peraltro, significare che gli eventuali errori materiali o di calcolo, commessi dal giudice designato nell'applicazione dei criteri indicati negli art. 967 e 975, non possano esser emendati con il ricorso all'ordinario procedimento di correzione. Correlativamente, le cause di decadenza dal beneficio della limitazione sono limitate al mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento (art. 1052).

Allo stato passivo possono essere ammessi tutti i creditori soggetti a limitazione. In proposito occorre osservare che nessun contrasto corre fra l'art. 638 richiamato dall'art. 1050 e l'art. 970, perchè in sostanza vengono a crearsi due categorie: alla prima partecipano coloro che abbiano fatto valere i loro diritti entro sei mesi dal giorno dell'accidente, e nell'interno di essa si applica l'art. 638; alla seconda partecipano coloro che abbian fatto valere i loro diritti dopo quella data, e nell'interno di essa si applica, del pari, l'art. 638.

Infine, quando il procedimento è promosso dall'assicuratore, gli atti si compiono anche nei confronti dell'esercente (art. 1054).

TITOLO III.

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI.

674. — Il primo capo del terzo titolo (art. 1055 a 1059) contiene disposizioni comuni all'esecuzione forzata e alle misure cautelari, le quali non differiscono molto da quelle dettate per gli stessi argomenti in tema di navigazione marittima ed interna.

Anche qui, accanto alla inespropriabilità degli aeromobili di Stato, è contemplata la inespropriabilità relativa agli aeromobili di interesse nazionale, e di quelli pronti a partire o in corso di navigazione (art. 1057), e l'una e le altre si applicano anche alle parti separabili e alle pertinenze dell'aeromobile (art. 1056, primo comma); anche qui, è ammesso il pignoramento e il sequestro di quote dell'aeromobile non appartenenti al debitore, quando siano inferiori alla metà del valore complessivo (art. 1056, secondo comma); anche qui, non solo il giudice ma anche il direttore di aeroporto e l'autorità di polizia giudiziaria possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza dell'aeromobile (art. 1058).

L'unica differenza consiste in ciò che la competenza a dirigere l'espropriazione spetta, in ogni caso, al pretore, nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

675. — Il capo secondo (art. 1060 a 1073) disciplina il procedimento di espropriazione forzata, a proposito del quale abbondano, del pari, i rinvii alle regole della espropriazione navale: pignoramento (art. 1061, primo comma), amministrazione dell'aeromobile pignorato (art. 1063), ordinanza di vendita con incanto (art. 1066, secondo comma), vendita con o senza incanto (1068), opposizioni all'esecuzione e ad atti esecutivi promosse dal debitore e da terzi (art. 1069), espropriazione contro il proprietario non esercente e contro il terzo proprietario (art. 1070), liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche (art. 1072), distribuzione del prezzo (art. 1073, secondo comma) hanno identica disciplina nella navigazione marittima e in quella aerea.

Poche e di scarso rilievo sono, pertanto, le differenze.

Il valore dell'aeromobile si determina mediante stima eseguita dal Registro aeronautico italiano: ho ritenuto opportuno di limitare la libertà della scelta degli esperti per la delicatezza delle indagini che la stima dell'aeromobile richiede (articolo 1065).

Più complesse sono le forme di pubblicità della ordinanza di vendita per garantire un miglior rendimento dell'incanto (art. 1067).

La vendita può essere, alternativamente, effettuata con o senza incanto (art. 1066, 1068).

676. — Il terzo capo (art. 1074 a 1079), dedicato ai procedimenti cautelari, differisce dalle norme parallele in tema di navigazione marittima, solo per ciò che disciplina una speciale ipotesi di revoca del sequestro conservativo, la quale è disposta, con la rapida forma del decreto, se il debitore prova di aver costituito una cauzione pari alla minor somma tra il valore dell'aeromobile e l'ammontare del credito e delle spese giudiziali, ovvero se, trattandosi di crediti per danni a terzi sulla superficie, il debitore stesso produce la nota vistata dal Ministro per l'aeronautica o la polizza di assicurazione (articolo 1077). La prima parte di questa disposizione riproduce una norma contenuta nella Convenzione di Roma 29 maggio 1933 sul sequestro conservativo degli aeromobili (art. 6), e sancita anche dell'art. 684 del codice di procedura; la seconda parte è un logico corollario del sistema di garenzia, costituito dall'assicurazione obbligatoria per danni a terzi sulla superficie, e del valore attribuito alla nota, comprovante l'assicurazione.

PARTE TERZA

DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

677. — Ho sistemato nella terza parte il complesso delle norme penali e disciplinari concernenti la navigazione marittima, interna ed aerea.

Mentre per quanto riflette i reati in tema di navigazione marittima la riforma si delineava come problema di nuova e più corretta sistemazione delle norme, di riesame del contenuto delle medesime in relazione ai mutamenti degli istituti che vi si riferiscono e di perfezionamento, infine della formula legislativa; per i reati in tema di navigazione aerea la riforma poneva innanzitutto un essenziale problema di determinazione e configurazione delle incriminazioni. La differenza tra i due aspetti della riforma delle norme penali della navigazione — riflettenti cioè la navigazione marittima e quella aerea — è resa evidente dalla constatazione che, mentre il codice della marina mercantile conteneva un complesso notevole di norme che costituiva il materiale della riforma, la frammentaria legislazione sulla navigazione aerea conteneva invece pochissime disposizioni penali, concernenti per lo più le esigenze dell'organizzazione amministrativa della navigazione aerea o quelle più urgenti necessità che l'organizzazione di tale navigazione doveva affrontare nelle sue prime e meravigliose fasi di sviluppo. In altri termini, di fronte ad un completo sistema di norme penali marittime si trovava uno sparuto gruppo di norme penali aeronautiche, prevalentemente di carattere contravvenzionale.

In tale situazione, due possibilità mi si profilavano: dare anche alla navigazione aerea un corpo, il più possibile completo, di norme penali, parallelo al sistema del diritto penale marittimo; ovvero limitarmi a riprodurre nel codice, sia pure con i necessari adattamenti e perfezionamenti, le norme penali vigenti per la navigazione aerea.

E' ovvio che tale seconda possibilità andava scartata senza esitazione, non solo perchè un codice non ha la modesta funzione di un testo unico o di un raggruppamento più o meno sistematico di norme preesistenti, ma rappresenta invece un compiuto, complesso e integrale sistema legislativo di un gruppo di rapporti giuridici; ma anche perchè troppo stridente sarebbe apparsa la differenza, nell'ambito del medesimo codice, tra diritto penale marittimo e diritto penale della navigazione aerea. Sotto questo profilo va rilevato che, data la identità di interessi statali profilantesi di regola in tema di tutela penale della navigazione marittima e della navigazione aerea, una delimitazione delle norme penali aeronautiche a una molto più ristretta cerchia di interessi sarebbe apparsa come un inspiegabile difetto del sistema penale della navigazione o, per lo meno, un'ingiustificabile insensibilità del legislatore agli interessi concernenti la organizzazione e lo sviluppo della navigazione aerea.

Scelta pertanto la prima via, ho esaminato quali ipotesi di reati marittimi rispondessero ad esigenze di politica criminale comuni alla navigazione aerea e, nei casi di risultato positivo dell'indagine, ho esteso la tutela penale anche alla navigazione aerea. Ciò si è verificato per la maggior parte dei casi, con esclusione di alcune figure di reati tipicamente marittimi (come, ad es., la pirateria e la tratta di schiavi), pur non potendosi escludere la possibilità che, in un avvenire di maggiore sviluppo ed estensione della navigazione aerea, perfino tali reati possano essere commessi nell'ambito di quest'ultima.

Si è così delineato, parallelamente al sistema del diritto penale marittimo, un nuovo e completo sistema di diritto penale aeronautico.

678. — Sui rapporti tra questi due sistemi di norme penali si presentava un nuovo problema, concretantesi nel dilemma di procedere ad una organizzazione autonoma di ciascuno di essi ovvero ad un'organizzazione unitaria. Un attento esame della questione delineava, insieme con i vantaggi, gli immancabili svantaggi di ciascuna delle due soluzioni. Ma non è occorso eccessivo studio per assodare che la seconda soluzione era indubbiamente la preferibile in quanto i pochi svantaggi (tutti di carattere meramente formale o estrinseco, risolvendosi essi in sostanza in una maggiore difficoltà nella formulazione della norma o in una meno sobria formulazione della medesima) erano largamente compensati sia dall'utilità, tanto pratica che sistematica, di destinare una parte del codice a tutta la disciplina penale della navigazione (e ciò in armonia con tutte le sistemazioni legislative), sia dalla sostanziale identità delle previsioni penali concernenti rispettivamente la navigazione marittima e quella aerea. A questo proposito, giova rilevare che, trattandosi di norme penali, sarebbe stato quanto mai scorretto distribuirne il collocamento nelle due precedenti parti del codice sul presupposto di una diversità di soggetto attivo o di oggetto materiale del reato, la quale, non incidendo sull'oggettività giuridica del reato, non è atta a decretare la sede della norma. Basta ricordare, a tal fine, come nel codice penale siano sempre nell'ambito di un medesimo articolo tutelate le esigenze della incolumità della navigazione marittima e di quella aerea.

Nè va omesso che, sotto l'aspetto estetico, sarebbe apparsa quasi una ripetizione la formulazione, in parti diverse, di due norme penali varianti solo nell'indicazione del soggetto attivo e dell'oggetto materiale.

679. — Assodata la necessità di costituire un completo ed organico sistema di norme penali aeronautiche e l'opportunità di fonderle, in unico corpo, con le norme penali marittime, restava il problema della divisione sistematica di tali norme.

Si profilava, innanzitutto, la necessità di porre alcune norme di carattere generale destinate o a stabilire particolari regole divergenti dal diritto penale comune o ad inquadrare in questo l'ampio corpo di norme penali speciali costituito dalla parte terza del codice della navigazione.

Accanto alla necessità di disposizioni generali si è presentata quella di contenere in un titolo a parte quelle norme processuali che le particolari esigenze della materia rendevano necessarie.

Si è avuta così una partizione del primo libro della parte terza (dedicato alle disposizioni penali) in quattro titoli: il primo dedicato alle disposizioni generali, il secondo ai delitti, il terzo alle contravvenzioni, il quarto alle disposizioni processuali.

Non occorre neppure indugiarsi sulla necessità di assegnare ai delitti ed alle contravvenzioni due titoli distinti, sia in conformità al sistema del codice penale (al quale mi sono sempre attenuto) sia in relazione alla notevole diversità ontologica e di regolamento giuridico delle due diverse categorie di reati.

680. — Sotto il profilo dei rapporti tra diritto penale della navigazione e diritto penale comune i reati previsti dal codice della navigazione possono dividersi in due categorie: quelli che sono originariamente puniti dal codice della navigazione e non trovano perciò alcuna corrispondenza nel codice penale o in altre leggi penali (reati della navigazione propri) e quelli che corrispondono a figure di reati previste dal codice penale o da altre leggi penali e che sono previsti nel codice della navigazione o per il mutamento del titolo derivante da una particolare qualità del soggetto attivo o per la configurazione di una particolare aggravante o, comunque, per un'esigenza propria del diritto della navigazione (reati della navigazione impropri).

Mentre per la prima categoria ho potuto attuare una disciplina del tutto autonoma, per la seconda mi sono preoccupato di osservare un attento e rigoroso coordinamento col codice penale.

681. — Per la ripartizione dei reati ho seguito il criterio dell'oggettività giuridica, sostituendo così una sistemazione organica modellata sul codice penale alla distribuzione empirica e imprecisa del codice della marina mercantile, nel quale tuttavia è dato riscontrare qualche aspetto inerente all'oggettività giuridica dei reati.

La classificazione dei reati in relazione all'elemento del bene o interesse offeso risponde ai criteri di una sana e rigorosa tecnica legislativa, che non potevano essere pretermessi in un codice modellato attentamente su canoni sistematici. Ho avuto presente, nella distribuzione dei reati intorno al nucleo dell'oggettività giuridica, la ripartizione del codice penale, tenendo conto peraltro della particolare fisionomia dei rapporti regolati e delle specifiche finalità perseguite dal codice della navigazione. Si sono profilate così talune categorie di reati (come, ad es., i delitti contro la polizia di bordo e della navigazione, i delitti contro la sicurezza della navigazione) corrispondenti a particolari esigenze della disciplina della navigazione, che non trovano perfetta corrispondenza nelle classificazioni del codice penale, pur potendo però in esse agevolmente inquadrarsi. E' questo il fenomeno — noto in dottrina — del distacco di un particolare bene o interesse dal seno di una categoria di beni e interessi di diritto comune, in considerazione della particolare importanza che esso assume nei confronti della navigazione.

In applicazione dell'enunciato criterio di classificazione dei reati della navigazione, il titolo secondo, dedicato ai delitti, risulta suddiviso in sette capi e il titolo terzo, dedicato alle contravvenzioni, ugualmente in sette capi.

682. — Per le pene ho adottato i seguenti criteri:

a) inasprimento delle pene nei confronti del codice penale per i reati impropri della navigazione, quando mi è sembrato che l'ambiente della navigazione ne aumentasse la gravità;

b) riduzione, invece, nel caso opposto;

c) adeguamento alle pene del codice penale in quei casi in cui l'ipotesi di reato prevista per la navigazione appare di non differente gravità dall'ipotesi di reato comune.

683. — Limitatamente alle norme penali della navigazione marittima e interna, sorgeva il problema della loro configurazione in relazione alla distinzione tra navi e galleggianti. Poichè, per i particolari criteri vigenti in tema di interpretazione della norma penale, non si poteva enunciare solo la nave, lasciando all'interprete di assodare in quali casi la norma fosse applicabile anche ai galleggianti o ai fatti a questi relativi, ho esaminato il problema della compatibilità delle singole norme con il regime dei galleggianti, determinando espressamente quando esse fossero riferibili anche ai medesimi. Con ciò non è chiusa definitivamente la via ad un'interpretazione estensiva progressiva da battere allorquando eventualmente lo sviluppo e l'organizzazione dei galleggianti e il loro regime giuridico ponessero, in relazione alla singola norma, sullo stesso piano navi e galleggianti.

LIBRO PRIMO

Disposizioni penali.

TITOLO I.

DISPOSIZIONI GENERALI

684. — Il titolo primo contiene un ristretto gruppo di disposizioni generali, che risolvono taluni problemi peculiari del diritto penale della navigazione, mentre è ovvio che per tutt'altro vigono le regole del primo libro del codice penale, che non ho ritenuto opportuno riprodurre in niun caso, dato il principio della loro efficacia nei confronti di tutte le leggi penali speciali (art. 16 cod. pen.).

Si spiega così, per accennare ad un problema particolare, che non si trovi fatto nel codice alcun cenno alle misure di sicurezza, ad onta dei dubbi espressi in sede di esame del progetto di codice marittimo del 1931.

685. — L'art. 1080 risolve due particolari problemi in tema di applicabilità delle norme penali della navigazione nello spazio, mentre per gli altri problemi valgono le regole contenute nel codice penale.

La disposizione contenuta nel primo comma dell'art. 1080 estende l'efficacia della legge penale della navigazione a quei fatti che sono commessi in territorio estero da coloro (cittadini o stranieri) che sono al servizio di nave o aeromobile nazionale. Ho voluto, con tale disposizione, ricondurre sotto la legge penale italiana quei fatti che, pur essendo commessi all'estero, appaiono meritevoli di essere puniti a norma del presente codice per il particolare rapporto esistente tra i colpevoli e la nave o l'aeromobile nazionale. Tale rapporto lega così intimamente le persone che ne sono investite alla legge della bandiera da delineare la necessità dell'estensione dell'efficacia della nostra legge penale della navigazione a fatti che, essendo commessi all'estero, avrebbero dovuto essere regolati dalle norme comuni sull'efficacia della legge nello spazio. Di fronte a tale vincolo — per cui, anche al di fuori dell'ambito della nave o dell'aeromobile, coloro che ne sono al servizio devono sentirsi legati alla legge della bandiera — appare del tutto insignificante che il reato sia commesso fuori della nave o dell'aeromobile, cioè in territorio estero, e non in tale ambito, nel qual caso in forza dell'art. 4 del codice penale si applicherebbe la legge penale italiana. Mentre per i reati comuni questo mutamento di ambiente produce così notevoli differenze circa il trattamento giuridico, per i reati della navigazione nessuna differenza sarebbe giustificabile.

Il dubbio, espresso in relazione alla formula dell'art. 619 del progetto 1931, che la disposizione in esame costituisse una inutile ripetizione degli articoli 3 e 4 cod. pen., non regge, specie nei confronti della nuova formulazione della disposizione. Questa non è una ripetizione dell'art. 4 cod. pen., in quanto regola un caso nettamente diverso da quello previsto in tale norma: nell'art. 4 cod. pen., infatti, si definisce il territorio dello Stato, nel quale vengono compresi la nave e l'aeromobile ovunque si trovino; nel primo comma dell'articolo 1080, invece, si prevede il caso di fatti commessi fuori della nave o dell'aeromobile, e cioè in territorio estero. Naturalmente, nella regola dell'art. 1080 è compreso, per evidente necessità logica, anche il caso di reati commessi nell'ambito della nave o dell'aeromobile.

La disposizione in esame non è neppure una ripetizione dell'art. 3 cod. pen., il cui capoverso prevede la possibilità di un'efficacia extraterritoriale della legge penale italiana limitatamente a casi espressi. Essa, anzi, è un'applicazione di tale capoverso, in quanto sulla base del principio ivi consacrato si pone un altro e nuovo caso di efficacia extraterritoriale della legge penale.

In conseguenza, la punibilità dei reati della navigazione commessi in territorio estero da coloro che sono al servizio della nave o dell'aeromobile va considerata come un caso di efficacia extraterritoriale della legge penale da aggiungere a quelli previsti negli articoli 7 e seguenti del codice penale.

E' evidente, pertanto, come il primo comma dell'art. 1080 s'inquadri perfettamente nel sistema del diritto penale comune.

Per evitare l'iniqua possibilità del cumulo dei processi e delle pene ho nel medesimo primo comma riprodotta la norma del capoverso dell'art. 11 cod. pen.; mentre — data la speciale fisionomia dei delitti preveduti dal presente codice — non ho creduto opportuno vincolarne la punibilità ad altre condizioni prevedute dal codice penale, come la presenza del reo nel territorio dello Stato, la richiesta o l'istanza.

E nemmeno ho creduto opportuno stabilire la proposta possibilità di diminuire la pena nei confronti dello straniero, perchè in tal modo si sarebbe creata una particolare, non sempre giustificata posizione di privilegio per lo straniero. Non regge il rilievo che il dovere di obbedienza e di rispetto per la legge della bandiera dello Stato cui la nave o l'aeromobile appartiene sarebbe maggiore per il cittadino che per lo straniero. Trattandosi di precetti penali, che non sono di regola influenzati da esigenze di carattere nazionale perchè rispondenti invece ad esigenze di tutela dell'organizzazione e dell'ordinato sviluppo della navigazione marittima o aerea, nessuna differenza si riscontra tra il cittadino e lo straniero nei confronti dell'osservanza di tali precetti.

Ho limitato ai delitti la sfera della disposizione, che nel progetto 1931 si estendeva a tutte le norme penali della navigazione, sembrandomi opportuno per le contravvenzioni, data la loro minore gravità, mantenere il sistema del diritto penale comune.

686. — Il secondo comma dell'art. 1080 costituisce un'eccezione alla regola della territorialità della legge penale, in forza della quale le norme penali della navigazione si dovrebbero applicare a tutti i fatti commessi nel territorio dello Stato sia pure a bordo delle navi o degli aeromobili stranieri. Ad onta di tale regola, è costante la prassi dell'astensione da parte dello Stato dall'applicazione delle norme penali ai fatti interni commessi su navi o aeromobili stranieri. Senza entrare nella legittimità di tale prassi, va considerata la particolare, limitata funzione delle norme speciali (quali sono le norme penali della navigazione), le quali, come tali, rispondono ad esigenze particolari, che si concretano nella tutela di beni o interessi, limitati a talune categorie di attività o di persone. La maggior parte delle norme penali della navigazione mira a tutelare taluni beni o interessi che si riferiscono alla vita, allo sviluppo e all'organizzazione della sola navigazione nazionale, mentre i medesimi beni o interessi non si profilano, ovvero si profilano in maniera meno imponente, nei confronti della navigazione estera. In questa maggiore sensibilità della tutela penale ad una più ristretta sfera di persone o di rapporti sta la più essenziale differenza, vista sotto l'aspetto politico-criminale, tra reati comuni e reati speciali o propri.

Orbene, su questa base appare evidente come non si potessero obbligare i componenti dell'equipaggio o i passeggeri di navi o aeromobili stranieri all'osservanza di tutte le norme penali della navigazione, delle quali solo quelle destinate a proteggere interessi che abbracciano anche tali categorie di

persone possono essere dichiarate di illimitata efficacia territoriale. La distinzione delle due specie di norme penali, quelle d'illimitata efficacia territoriale e quelle invece di efficacia limitata solo ai componenti dell'equipaggio o ai passeggeri di navi o aeromobili nazionali, è stata da me fatta col criterio, adottato nella dottrina del diritto internazionale, dei fatti interni e dei fatti esterni: criterio che, in materia penale, si traduce nella presenza o meno della esigenza di tutelare il medesimo bene o interesse nei confronti dell'equipaggio e dei passeggeri di navi o aeromobili stranieri.

Mi basti qui enunciare il punto di partenza della regola contenuta nel secondo comma dell'art. 1080 e il criterio seguito nella determinazione delle singole norme sui delitti e sulle contravvenzioni nei confronti di tale regola. L'interprete, se non troverà espressamente riferite le disposizioni penali all'equipaggio o ai passeggeri delle navi o degli aeromobili stranieri, dovrà escludere l'applicazione della disposizione a tale categoria di persone, ferma rimanendo la eventuale responsabilità a norma del diritto penale comune.

687. — Ho ritenuto opportuno — *re melius perpensa* — di sopprimere l'art. 1089 del progetto 1940 che riproduceva la regola dell'art. 15 cod. pen. In relazione a tale regola due possibilità si presentano al legislatore di norme speciali: o riprodurla espressamente ovvero mediante tacito richiamo e, quindi, senz'alcuna espressa formulazione, rispettarne la efficienza. Avevo, nel progetto, prescelto la prima via, sia per il timore che non bastasse la soppressione dell'art. 623 prog. 1931, sia per un'esigenza di armonia sistematica. Ma mi sono, in una ulteriore meditazione del problema, convinto che è preferibile la seconda soluzione, che evita di creare un precedente pericoloso. In effetti, poichè nessuna sicurezza può aversi che le future legislazioni speciali seguiranno il medesimo criterio di porre sulla loro soglia una regola che riconsacri l'art. 15 cod. pen., potrebbe verificarsi l'inconveniente — stante l'esplicita formulazione della norma nel codice della navigazione ed il silenzio eventuale in un altro corpo di leggi speciali — di ritenere esclusa l'applicazione dell'art. 15 cod. pen. nei confronti di quelle leggi speciali che non ne avessero espressamente riprodotta la regola.

La gravità di un tale inconveniente — che darebbe luogo a probabili difficoltà o deviazioni interpretative — e la sicurezza che la soppressione della disposizione non può menomamente far dubitare della piena efficienza dell'art. 15 cod. pen. mi hanno indotto alla soppressione dell'art. 623 del progetto 1931.

688. — Sull'art. 1081 vanno esposti i seguenti rilievi:

a) Esso risolve il gravissimo problema, sul quale nel codice penale manca una norma espressa, del concorso di persone estranee nel reato proprio o speciale.

L'art. 117 cod. pen. regola un particolare caso di questo problema: quello del concorso di persona estranea in un reato proprio, che sia però nei rapporti dell'estraneo configurabile anche come reato comune. La citata disposizione, infatti, presuppone che le condizioni o qualità personali del colpevole facciano mutare il titolo del reato: il che significa che il fatto deve costituire reato anche nei confronti dell'estraneo, rimanendo semplicemente in discussione il *nomen juris* del reato. Ma quando il fatto, al quale l'estraneo partecipa, non costituisce per lui reato, mentre tale carattere assume solo per la qualità di intraneo (cioè di soggetto investito di qualità o condizioni personali richieste per la sussistenza del reato) dell'autore, l'art. 117 appare inidoneo a risolvere il problema.

La dottrina per tale caso ha fissata la seguente regola: può aversi partecipazione di un estraneo in un reato proprio, che non sia configurabile con un altro titolo di reato nei suoi confronti, a condizione però che l'estraneo abbia la coscienza e la volontà di accedere ad un reato proprio e, quanto alla coscienza in particolare, a condizione che abbia conoscenza della qualità personale concernente il soggetto principale.

A proposito della relazione tra la presente disposizione e l'art. 117 cod. pen. è stato osservato che o il principio in esso codificato è conforme al sistema del codice penale ed allora è inutile enunciarlo, o è difforme, ed allora è pericoloso stabilirlo.

La seconda ipotesi è da scartare, dato che la presente disposizione, mentre integra l'art. 117 cod. pen., è in perfetta armonia col sistema del codice penale e con i principî generali. Non v'è dubbio che il principio, che per la prima volta viene codificato, è già consacrato implicitamente nel sistema del codice penale. Ma la dichiarazione espressa di esso non è inopportuna quando si tratta di un codice che contempla prevalentemente reati commessi da persone rivestite di particolari qualità. Resta, in tal modo, superata anche la proposta di prevedere il principio in forma negativa, essendo ovvio che, se il principio deve essere esplicitamente enunciato, ciò va fatto in forma positiva.

Non si può neppure congegnare la norma in modo da ammettere la presunzione della scienza della qualità del colpevole, salva la prova contraria, poichè tale formulazione urterebbe contro i principî fondamentali sulla responsabilità penale.

La diversità (e non già il contrasto) tra la ipotesi qui preveduta e l'art. 117 cod. pen. — come sopra profilata — è confermata dalla riserva iniziale dell'articolo, che ne delimita l'ambito a casi non rientranti nell'art. 117 cod. pen.

b) Ho stabilito, in conformità all'accennato orientamento della dottrina, che, per aversi responsabilità dell'estraneo, è necessario che costui abbia avuto conoscenza della qualità personale dell'altro concorrente.

Tale conoscenza costituisce un'esigenza insopprimibile per la responsabilità, a titolo di concorso, del concorrente estraneo, dato che a costui, in caso d'ignoranza del concorso di un intraneo, la propria condotta si rappresenta come lecita o, almeno, penalmente indifferente. Se è vero che solo l'intraneo può ledere il bene giuridico protetto dalla norma ipotizzante un reato proprio, è necessario, per aversi responsabilità dell'estraneo, che questi conosca che, per l'esistenza di un intraneo, è venuta a cadere la barriera che si frappone tra lui ed il bene protetto.

c) Nel secondo comma dell'articolo, è data falcoltà al giudice di ridurre la pena nei confronti dell'estraneo. Tale riduzione — che va applicata oltre le eventuali altre riduzioni per le attenuanti previste dal codice penale in tema di concorso — sarà dal giudice concessa in relazione al grado di partecipazione dell'estraneo, ed agli altri criteri generici stabiliti in tema di esercizio del potere discrezionale del giudice.

d) Ho ritenuto opportuno sopprimere il divieto di riduzione della pena nei casi degli articoli 46 e segg. cod. pen., in quanto tale riserva risolveva esplicitamente un problema che è oggetto di discussioni dottrinali, mancando una norma espressa.

In relazione al riconosciuto potere di diminuire la pena ho avuto proposte contrastanti; mentre da taluno è stata proposta una diminuzione maggiore in considerazione del minore sentimento di socialità che il rispetto delle norme speciali richiede da parte dell'estraneo; da altri è stata proposta la soppressione di ogni potere del giudice di diminuire la pena.

Non ho creduto di accettare la prima proposta, ad onta della sostanziale esattezza del suo fondamento, per evitare

una eventuale divergenza dalla regola dell'art. 117 cod. pen., alla quale mi sono voluto attenere il più possibile.

Per la medesima ragione, ed anche per la riconosciuta esattezza del fondamento dell'opposta tesi, non ho creduto di seguire la proposta di abolizione del potere del giudice di diminuire la pena.

689. — Molto delicata e importante è la disciplina delle pene particolari da prevedere nel codice della navigazione, essendo esse destinate a garantire mediante la loro efficacia preventiva e repressiva le condizioni migliori per il normale sviluppo della navigazione (art. 1082).

Un primo problema riguardava la loro natura, se cioè dovessero essere disciplinate come pene principali o accessorie. In proposito, accogliendo le critiche che erano state rivolte al prog. 1931 da alcune magistrature, ho ritenuto che rispondesse meglio alla loro funzione e fosse più conforme alle linee di un sistema armonico l'assegnare alle pene della navigazione marittima, interna ed aerea il carattere di pene accessorie, anche per evitare l'iniquo inconveniente, che è stato prospettato, di consentire la riabilitazione nei casi in cui tali pene hanno carattere accessorio e di negarla nei casi in cui hanno carattere principale.

La riduzione delle pene concernenti la navigazione alla sola categoria delle pene accessorie risponde pure ad un'esigenza di armonia col codice penale, essendo tali pene molto affini all'interdizione dai pubblici uffici o da una professione o un'arte (pene che sono, secondo il codice penale, soltanto accessorie).

L'armonia, conseguente a questa concezione, si prospetta anche nei confronti delle altre leggi penali vigenti: il codice penale militare di pace (articoli 28 e segg.) pone le analoghe pene della degradazione, della rimozione, della sospensione dall'impiego e della sospensione dal grado nella categoria delle pene accessorie.

Ho, inoltre, adottando il sistema del codice penale, distinto le pene accessorie prevedute per i delitti da quelle prevedute per le contravvenzioni.

In proposito, non mi pare necessario chiarire espressamente il criterio di distinzione tra interdizione e sospensione dai titoli o dalla professione marittima o aeronautica. I dubbi, espressi al riguardo dalla Sottocommissione parlamentare, sono superati in base all'art. 19 cod. pen., che prevede l'interdizione da una professione o arte come pena accessoria per i delitti e la sospensione dall'esercizio di una professione o arte come pena accessoria per le contravvenzioni. La distinzione delle due pene accessorie, sia sotto il profilo ontologico, sia ai fini delle conseguenze, spetta all'elaborazione dottrinale, e non al legislatore, salvo per quella parte che potrà essere oggetto di regolamento legislativo.

In una codificazione del diritto penale della navigazione (comprensivo, quindi, del diritto penale aeronautico) è parso necessario, non solo per non turbare l'armonia del sistema del diritto penale marittimo, ma anche per imprescindibili esigenze pratiche, disciplinare le pene aeronautiche accessorie, ricavandole dalla legislazione aeronautica vigente. Questa necessità è tanto più avvertita quando si consideri che il diritto penale aeronautico è un diritto speciale, che, come tale, trova nel complesso delle pene accessorie uno dei punti più solidi per l'attuazione dei suoi fini, incidendo esse nell'esercizio di quelle attività professionali nel cui ambito i reati aeronautici di regola si commettono e che, pertanto, devono subire le conseguenze dell'accertamento di una responsabilità penale. In altri termini, la violazione di particolari norme di condotta attinenti alla professione della gente dell'aria deve importare conseguenze — quando costituisce reato — anche sulla capacità ad esercitare tale professione.

Nella legislazione aeronautica vigente la materia è informe. Fondamentale è l'art. 205 regolamento 11 gennaio 1925 n. 356. Ad onta dell'indefinita natura della sanzione in esso prevista, si è ritenuto che essa potesse funzionare anche come pena accessoria, nel caso di reati che importino in linea principale l'applicazione di altra pena; mentre, in forza di esatte critiche alla norma dell'art. 205 era stato da altri proposto che la perdita del brevetto potesse avvenire di pieno diritto, *ope legis*, come conseguenza dello stato di fatto delittuoso. Ora, per delineare una compiuta disciplina delle pene aeronautiche accessorie, è necessario muovere dall'art. 205 risalendo però ad un criterio superiore, non potendosi far consistere una pena accessoria nel ritiro del brevetto e della licenza, che costituisce una delle conseguenze della pena accessoria, ma non s'identifica affatto con essa. Si rilevi, in proposito, che per es. l'art. 610 prog. 1931 pone « l'annullamento dei relativi titoli » come una delle conseguenze dell'interdizione perpetua dai gradi marittimi (annullamento dei titoli che nel codice non sarà contemplato, dovendo piuttosto formare oggetto di una disposizione del regolamento). Per risalire ad un criterio superiore bisogna tener conto dello stato giuridico della gente dell'aria, che, già disciplinato dalla legge 8 febbraio 1934, n. 331, modificata dalla legge 16 aprile 1936, n. 849, è ora regolato negli articoli 731 a 742 di questo codice. Secondo tale disciplina, esiste una professione della gente dell'aria, riservata agli iscritti in appositi albi e registri (art. 735), forniti in parte di speciali titoli professionali (art. 739).

Ciò posto, le pene aeronautiche accessorie — tenuto conto che nel sistema delle pene marittime accessorie all'interdizione dai gradi e dall'esercizio della navigazione corrispondono, per le contravvenzioni, due analoghe sospensioni — possono essere così stabilite: *per i delitti*: interdizione dai titoli aeronautici se si tratta di delitti commessi da appartenenti alle tre prime categorie del personale di volo, ai quali spettano i titoli professionali contemplati nell'art. 739 e che, per brevità, possono essere convenzionalmente denominati « graduati »; interdizione dall'esercizio della professione aeronautica se si tratta di delitti commessi da altri appartenenti alla gente dell'aria; *per le contravvenzioni*: sospensione dai titoli aeronautici e sospensione dall'esercizio della professione aeronautica.

Non è il caso d'introdurre come pene accessorie alcuni provvedimenti previsti dal diritto aeronautico, non rispondenti alla natura ed alla disciplina delle pene accessorie, come: la confisca dell'aeromobile, che è misura di sicurezza e può essere disposta se mai a proposito di alcune incriminazioni; il sequestro dell'aeromobile, che è misura cautelare; il sequestro dei libri e documenti di navigazione, che è pure misura cautelare o disciplinare; il ritiro del brevetto a condurre aeromobili, che, come si è detto, rientra nelle due pene dell'interdizione.

Ho sostituito all'interdizione e alla sospensione dai gradi marittimi o aeronautici l'interdizione e la sospensione dai titoli marittimi o aeronautici, per coordinare tali pene accessorie alla nuova disciplina del personale marittimo (art. 123) e della gente dell'aria (art. 739).

La soppressione del terzo comma dell'art. 1092 progetto 1940 va intesa come rigorosa delimitazione dell'interdizione o sospensione dai titoli marittimi o aeronautici solo a tali titoli, restando pertanto la possibilità nel condannato di esercitare la professione marittima o aeronautica. Tale delimitazione discende linearmente dalla suddivisione delle pene accessorie in due categorie, quelle stabilite per i comandanti, ufficiali

o sottufficiali della nave e per i comandanti o graduati dell'aeromobile e quelle stabilite per gli altri componenti dell'equipaggio. Tale netta delimitazione esclude naturalmente anche la possibilità, preveduta nell'art. 1092, 3° comma progetto 1940, che il giudice estenda l'ambito della prima pena accessoria fino a comprendervi la seconda.

Quanto alle locuzioni adottate va qui — una volta per sempre — avvertito che quando si parla, nelle norme contenute in questa parte, di comandante s'intende alludere al comandante sia della nave sia dell'aeromobile; quando si parla di ufficiali o sottufficiali s'intende alludere agli ufficiali o sottufficiali della gente di mare; quando si parla di graduati s'intende alludere agli appartenenti alle prime tre categorie del personale di volo della gente dell'aria.

Coll'avverbio « rispettivamente », introdotto nel n. 2 dell'art. 1082, ho voluto collegare le disposizioni sia al personale marittimo sia alla gente dell'aria nei limiti della compatibilità. Tali limiti devono ritenersi presupposti in tutte le disposizioni che seguono.

Ad onta dell'abolizione dell'espressa menzione, resta fermo il principio dell'applicabilità delle pene accessorie della navigazione solo nei casi tassativamente previsti. Tale principio risulta, in particolar modo, dalla sistemazione del titolo secondo, condotta col criterio di stabilire per quali reati la condanna importa la pena accessoria. Innovando il sistema del progetto 1931 e del progetto 1940, invece di indicare nei singoli articoli le pene accessorie, ho, col risultato di un'evidente economia e di una maggiore armonia, alla fine di ciascun capo posto una disposizione contenente la determinazione delle pene accessorie per i reati in esso compresi.

690. — In una disposizione a parte (art. 1083) ho regolato gli effetti e la durata delle pene accessorie; ho soppresso la menzione, in tema d'interdizione dai titoli o dalla professione, della revoca dei titoli o della esclusione dalla matricola e dai registri della gente del mare, in quanto per la disciplina di tali formalità, nelle quali si concreta la pena accessoria, mi pare che la sede più adatta sia il regolamento; mentre ho aggiunto la menzione della decadenza dalla abilitazione ai titoli o alla professione in analogia al codice penale.

Ho fissato il minimo e il massimo della durata delle pene accessorie in conformità degli articoli 30 e 35 cod. pen. La formula adottata nell'ultimo comma abbraccia le due ipotesi della conversione operata o della conversione che si potrebbe operare.

691. — L'art. 1084, che non era contenuto nè nel prog. 1931 nè nel prog. 1940, stabilisce un'aggravante comune per i delitti previsti dal codice della navigazione commessi dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile.

Tale disposizione è imposta dalla considerazione della maggiore gravità insita nell'attività delittuosa di simili soggetti, la quale è in proporzione al maggior grado della loro responsabilità, e da un criterio di opportunità pratica, per il quale, stante questa aggravante comune, non occorre nelle singole norme della parte speciale formulare l'aggravante per tali soggetti, tranne nel caso in cui si voglia per ragioni particolari stabilire un diverso aggravamento di pene.

La riserva espressa nell'inciso finale mira ad impedire che la qualità di comandante, ufficiale o graduato possa funzionare due volte come causa di aggravamento della responsabilità.

692. — Con l'art. 1085 — che, ipotizzando come il precedente articolo una circostanza comune, anzi di larga applicazione, è stato collocato nelle disposizioni generali — si prevede come aggravante per i delitti non previsti dal codice della navigazione (e cioè per i delitti contemplati sia nel codice penale sia in altre leggi penali) il fatto di essere commessi in danno di un superiore da parte del componente dell'equipaggio ovvero in danno del comandante, dell'ufficiale della nave o del graduato dell'aeromobile da parte dei passeggeri nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni o del servizio.

La formula adottata è tolta dall'art. 61 n. 10 cod. penale.

Ho voluto — in conformità della regola contenuta in questo articolo — chiarire che la presente aggravante non funziona quando la qualità della persona offesa è elemento costitutivo o circostanza aggravante del reato, e ciò allo scopo di evitare un'iniqua duplicazione di aggravamento.

La disposizione in esame non può dirsi superflua, in relazione alla norma dell'art. 61 n. 10, in quanto non è affatto pacifico che il comandante sia pubblico ufficiale o incaricato di pubblico servizio e — ad ogni modo — tali non sono l'ufficiale della nave e il graduato dell'aeromobile, soggetti della cui tutela non può disinteressarsi il presente codice.

693. — L'art. 1086 conserva il tradizionale sistema della devoluzione di metà delle somme versate a titolo di pene pecunarie alla cassa nazionale per la previdenza marinara o alla cassa nazionale di previdenza della gente dell'aria. Resta inteso che le somme vanno alla cassa per la previdenza marinara quando si tratti di reati commessi da appartenenti alla gente di mare o di reati in danno di appartenenti alla gente del mare o comunque di reati incidenti in un bene o interesse appartenente alla sfera della navigazione marittima; mentre le somme vanno alla cassa della gente dell'aria quando si tratti di reati commessi da appartenenti alla gente dell'aria o di reati in danno di appartenenti alla alla gente dell'aria o comunque di reati incidenti in un bene o interesse appartenente alla sfera della navigazione aerea.

Ho aggiunto alle ipotesi tradizionali la previsione della devoluzione al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali e alle casse di soccorso del personale della navigazione interna, in armonia con l'istituzione di tali speciali casse di previdenza, il cui funzionamento è adeguatamente disciplinato nel regolamento.

Col termine « versate » si chiarisce che la cassa acquista il diritto ad avere la metà delle somme corrispondenti a pene pecunarie solo dal momento in cui sono versate e non dal momento in cui sono dovute.

694. — Di fronte al delicato problema dell'estensione delle norme penali alla navigazione interna ho ritenuto il dover adottare un criterio intermedio: mentre, infatti, ho escluso dalla sfera delle norme concernenti i delitti i fatti relativi alla navigazione interna, ho disciplinato le contravvenzioni con riguardo anche a questo settore della navigazione.

Questo criterio sistematico è enunciato nell'art. 1087. Quanto alle ragioni che mi hanno indotto ad adottarlo dirò che le particolari previsioni delittuose, configurate per la navigazione marittima ed aerea, rispondono ad esigenze di politica criminale che non si presentano in tema di navigazione interna. Questa per la sfera dei delitti, non reclama una particolare disciplina, essendo sufficiente quella di diritto comune. Di regola, le norme speciali relative ai delitti contenute nel codice della navigazione presuppongono quelle particolari condizioni di luogo e di tempo che non si delineano nella navigazione interna, la quale non presenta, come la navigazione marittima e quella aerea, quel notevole distacco dai

litorale o dalla terra ferma che fa apparire sotto un riflesso loro proprio i delitti che in tale ambiente sono commessi.

Le contravvenzioni, invece, rispondono ad aspetti di politica criminale che sono identici per la navigazione marittima e per quella interna.

Ciò posto, il criterio seguito nella parte terza del codice è il seguente: le norme contenute nel titolo secondo non si applicano alla navigazione interna, mentre si applicano ad essa le norme contenute nel titolo terzo. Per queste ultime deve tenersi presente che il termine « nave » si riferisce sia alle navi marittime che a quelle adibite alla navigazione interna. Dove ho voluto limitare la previsione alla nave marittima ho contenuto espressamente la limitazione nelle singole norme.

Le sanzioni disciplinari sono pure state estese alla navigazione interna.

695. — Ho soppresso l'art. 1096 prog. 1940, corrispondente all'art. 261 cod. mar. merc., che stabiliva un particolare termine per la prescrizione, sia perchè mi è parso che questo particolare termine privilegiato previsto solo per i reati della navigazione non si giustificasse nei confronti dell'analoga situazione che si presenta per i reati comuni commessi da persone che si trovano imbarcate e, ancor meno, nei confronti di situazioni affini di impossibilità o difficoltà di comunicazione della *notitia criminis*, sia perchè la norma non comprendeva i casi della nave o dell'aeromobile naufragato o della persona sbarcata di autorità.

D'altronde con la molto ridotta durata dei viaggi, determinata dai perfezionamenti della navigazione, la norma aveva perduto quella particolare ragion d'essere che in passato ne aveva giustificata l'esistenza.

Ho, del pari, soppresso l'art. 621 prog. 1931, che, modificando parzialmente l'arcaica norma dell'art. 263 cod. mar. merc., sanciva da un lato la responsabilità del comandante della nave per il pagamento delle pene pecuniarie inflitte ai componenti dell'equipaggio, quando avrebbe potuto prelevarne l'ammontare dalle retribuzioni ad essi spettanti; dall'altro la solidale responsabilità del proprietario e dell'armatore della nave per il pagamento delle pene stesse. Infatti per la parte che rientra nell'art. 196 cod. pen. basta questa norma, mentre per la parte che ne resta fuori la disposizione mi è parsa iniqua, oltrechè di una eccezionale difficoltà di inquadramento sistematico.

TITOLO II.

DEI DELITTI IN PARTICOLARE

CAPO I.

Dei delitti contro la personalità dello Stato.

696. — Il capo si compone di due articoli: l'art. 1088, che nel prog. 1931 e nel prog. 1940 non figurava; e l'art. 1089, che nel prog. 1940 era stato collocato nelle disposizioni generali.

Altri articoli del codice per la marina mercantile, relativi a delitti contro la personalità dello Stato, sono stati assorbiti da altri corpi di leggi, ed in particolare dai codici penali militari.

697. — L'art. 1088 prevede il gravissimo fatto del cittadino che si arruola su navi o aeromobili di uno Stato in guerra con lo Stato italiano. Si tratta naturalmente di arruolamento su navi o aeromobili non da guerra, valendo in tal caso la previsione dell'art. 242 cod. penale.

La riserva contenuta nell'art. 1088 serve ad assicurare l'applicazione della disposizione più grave nel caso che il fatto cada sotto la previsione di questa: il che può aversi specialmente in relazione alla legislazione speciale di guerra.

698. — Nell'art. 1089, invece di contemplare il solo vilipendio dela bandiera nazionale, l'aggravante è riferita a tutta la previsione dell'art. 292 cod. pen. e, quindi, al vilipendio di qualsiasi emblema dello Stato. Tale innovazione reclamata da alcune magistrature, mentre armonizza meglio il codice della navigazione col codice penale (evitando, tra l'altro, un ingiustificato contrasto tra l'art. 1089 cod. nav. e l'art. 292 cod. pen.), impedisce che gli altri emblemi dello Stato restino privi della più energica tutela che il nostro codice impone in considerazione dei maggiori doveri incombenti ai componenti dell'equipaggio.

Ho inoltre estesa l'aggravante anche al delitto di cui all'art. 291 cod. pen. (vilipendio della nazione italiana), la cui esclusione dalla presente incriminazione non si comprenderebbe.

Ho previsto tre diversi gradi di aggravamento del delitto, a seconda che esso sia commesso da uno straniero (che, secondo il sistema del codice, può appartenere all'equipaggio), da un cittadino, ovvero dal comandante o ufficiale della nave o da un graduato dell'aeromobile. Tali gradi progressivi di aggravamento sono in relazione al rispettivo grado di responsabilità inerente ai diversi soggetti, essendo chiaro che maggiore è il dovere di rispetto della bandiera e degli altri emblemi dello Stato che incombe al comandante o ad un ufficiale di bordo nei confronti di persona dell'equipaggio e rispettivamente ad un componente dell'equipaggio che sia cittadino nei confronti di un componente straniero. Anche questa graduazione è in armonia col codice penale, il cui art. 293 prevede l'aggravante per il fatto del cittadino in territorio estero.

Anche per questa disposizione l'eventuale rilievo di superfluità in relazione all'art. 61 n. 9 cod. pen. non reggerebbe. A parte, infatti, la non perfetta coincidenza delle due norme e la prospettata incertezza sulla assegnazione delle qualità di pubblico ufficiale o di incaricato di pubblico servizio alle persone dell'equipaggio (v. retro n. 692), è evidente che il n. 1° del presente articolo rappresenta un'ipotesi nuova di aggravante ed i nn. 2 e 3 importano aumenti di pena maggiori di quelli preveduti nell'art. 61 cod. penale.

Non mi è parso opportuno accettare la proposta di soppressione dell'aggravante prevista nel n. 1, dato che lo straniero, specialmente in territorio estero, è tenuto al rispetto degli emblemi della nazione cui appartiene la sua nave; nè può sentirsi, coll'abbandono del territorio nazionale italiano, svincolato da tale dovere, che anzi si accentua. D'altronde, con la graduazione secondo la quale sono disposte le aggravanti, è tenuto conto, come si è detto, del diverso grado di rispetto dovuto agli emblemi nazionali da parte dei componenti dell'equipaggio.

CAPO II.

Dei delitti contro la polizia di bordo e della navigazione.

699. — In tale capo, suddiviso in tre sezioni, si tutela l'interesse statale all'osservanza della polizia di bordo e della navigazione, comprensiva della disciplina nell'ambito della nave o dell'aeromobile e di quella che la nave o l'aeromobile deve osservare nei confronti delle navi da guerra.

700. — Il primo dei delitti contro la polizia di bordo è la diserzione, la cui disciplina legislativa ha formato oggetto di vive e lunghe discussioni.

Un indirizzo, che può dirsi prevalente, contrasta la punibilità della diserzione per due considerevoli motivi: perchè, in tal modo, si viene a sottoporre a sanzione penale una mera violazione contrattuale e perchè i recenti e progressivi perfezionamenti della navigazione annullano o riducono notevolmente il pregiudizio derivante dalla diserzione. Ispirandosi a questo indirizzo, l'art. 624 prog. 1931 aveva trasformato la configurazione del reato, assumendone come evento non più un mera violazione contrattuale (come nell'art. 264 cod. mar. merc.), ma una vera e propria lesione dell'interesse statale alla normalità della navigazione. Ad onta delle critiche rivolte a tale innovazione, ho reputato opportuno non solo di tener fermo l'indirizzo del prog. 1931, bensì di attuarlo con maggior rigore, sostituendo al concetto di un'influenza probabile della diserzione sulla regolarità della navigazione (pericolo) quello dell'effettiva influenza su tale regolarità (danno), e cioè ad un evento di pericolo (s'intende congegnato come condizione di punibilità) un evento di danno. Mi è sembrato infatti che la diserzione potesse ancora essere conservata come delitto, solo in considerazione della sua influenza sul normale svolgimento della navigazione. La punizione del puro e semplice allontanamento dalla nave o dall'aeromobile, senza alcun pregiudizio della regolarità della navigazione, non è più conforme allo spirito della legislazione della navigazione, che mira prevalentemente a tutelare l'interesse superiore della navigazione e non la mera osservanza di un vincolo contrattuale. La pura e semplice diserzione, pertanto, può essere prevista solo come infrazione disciplinare, mentre per assurgere a delitto occorre che produca una notevole difficoltà nella navigazione.

La formula del primo comma dell'art. 1091 è congegnata in modo che sia evidente che occorre, per la punibilità della diserzione, una difficoltà di notevole importanza nella navigazione, e non quindi una qualsiasi difficoltà di semplice o facile eliminazione ovvero di modesta incidenza nella regolarità del servizio della nave.

Va qui segnalato che la formula del primo comma è predisposta in modo che la conseguenza della notevole difficoltà nella navigazione debba essere considerata come una condizione di punibilità e non come l'evento del reato.

La duplice previsione del primo comma comprende tanto la mancata presentazione a bordo di colui che sia stato arruolato, quanto l'allontanamento da bordo di colui che abbia già assunto il servizio.

Nei comma secondo e terzo ho previsto come aggravanti di diversa importanza la produzione di un grave turbamento (e quindi, non di un semplice turbamento) in un servizio pubblico o di pubblica necessità ovvero di un pericolo per la vita o l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi.

Nell'art. 1092 ho previsto alcune condizioni di maggiore punibilità di intuitiva importanza; mentre nell'art. 1093 è prevista una tradizionale causa di non punibilità.

In particolare sull'art. 1093, conviene rilevare che ho formulato la disposizione in modo da rendere chiara la decorrenza del termine utile al ritorno, la quale si inizia dal giorno successivo a quello della diserzione.

Accogliendo talune proposte, ho limitato la causa di non punibilità alla sola ipotesi della diserzione prevista nel primo comma dell'art. 1091, lasciando fuori della norma dell'art. 1093 le due ipotesi aggravate previste nei comma secondo e terzo dell'art. 1091, essendomi convinto, ad onta di qualche osservazione in senso contrario, che la gravità determinata dai maggiori eventi contemplati in tali comma non potesse essere compatibile con la punibilità in caso di ritorno.

Ho, invece, ritenuto opportuno mantenere la causa di non punibilità anche nel caso di concorso delle aggravanti previste nell'art. 1092.

La distinzione tra i due trattamenti è resa chiara se si considera che nei casi di cui al secondo e terzo comma dell'art. 1091 si tratta di condizioni di maggiore punibilità, cioè di eventi (di danno o di pericolo) che, aggiungendosi all'evento costitutivo del reato, ne aumentano la gravità con una pena autonoma; mentre nell'ipotesi dell'art. 1092 siamo in presenza di vere e proprie circostanze aggravanti che non incidono nell'evento e si rendono pertanto compatibili con una causa di esclusione della punibilità.

Sempre a proposito dell'art. 1093 non mi è parso necessario chiarire, come invece proponeva la Sottocommissione delle assemblee legislative, che la punibilità si esclude per il solo abbandono, mentre rimane ferma per gli altri eventuali reati (violenza, minaccia, ecc.), dato che ciò deriva dai principi generali.

Ho ripristinato la denominazione tradizionale di « diserzione » sia per rispetto ad un antico uso sia per evitare probabili confusioni o con altre ipotesi delittuose (articoli 1097 e 1098) o con altri istituti di diritto della navigazione.

701. — Ho completamente rielaborato la materia dell'inosservanza di ordini, che costituisce una delle più tipiche e gravi forme d'indisciplina.

Nel prog. del 1940 avevo distinto due ipotesi d'inosservanza di ordini, comprendendo la prima tra i delitti e la seconda tra le contravvenzioni: il rifiuto o ritardo di obbedienza ad un ordine concernente la manovra della nave o dell'aeromobile (art. 1101) e il rifiuto di obbedienza ad un ordine concernente il servizio della nave o dell'aeromobile (art. 1217). Una successiva rimeditazione della materia mi ha indotto ad unificare le due ipotesi, che costituiscono due gradi del medesimo reato, in quanto ledono il medesimo bene giuridico, differenziandosi solo per la gravità delle conseguenze. E poichè la configurazione unitaria non può non essere considerata come delitto, data da una parte la importanza dell'oggettività giuridica e dall'altra la necessità di condizionarne la punibilità alla presenza dell'elemento psicologico (e, in particolare, del dolo), ho ricondotta l'ipotesi dell'art. 1217 prog. 1940 nell'ambito dell'art. 1094.

L'art. 1094 punisce solo l'esecuzione di un ordine concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, un servizio cioè concernente l'organizzazione tecnica (e non pure quella amministrativa) della nave o dell'aeromobile, quell'organizzazione che serve al regolare funzionamento dei macchinari e degli attrezzi destinati alla navigazione e di quella parte della vita di bordo che si riferisce a tali macchinari ed attrezzi. Non si rischia, pertanto, con la formula « servizio tecnico » (la quale, per altro, potrà avere una maggiore specificazione in sede di regolamento), di ricondurre sotto l'art. 1094 il caso del cameriere di bordo che non esegue un ordine di un superiore relativo al suo servizio personale.

Poichè, naturalmente, per l'inesecuzione di ordini relativi a servizi non aventi carattere tecnico non sarebbe concepibile l'esclusone di qualsiasi sanzione, mi è parso che più appropriata fosse la sanzione disciplinare prevista nell'articolo 1251.

Con la formula « non esegue » ho inteso riferirmi tanto al rifiuto e all'omissione quanto al ritardo, la cui eventuale

(non assoluta) minore gravità può essere valutata ai fini della determinazione concreta della pena, nei limiti però che in seguito sono fissati.

In tal modo è rimasto soppresso il terzo comma dell'articolo 1101 prog. 1940 che puniva come ipotesi a sè stante il ritardo di obbedienza. Questa abolizione, con la corrispondente riconduzione del ritardo nella nuova formula della non esecuzione, merita qualche cenno di chiarimento. Il ritardo o si riferisce ad un ordine indifferibile ed allora esso si traduce in una vera e propria inesecuzione, come tale perfettamente identica al rifiuto o all'omissione di esecuzione dell'ordine; ovvero si riferisce ad un ordine che non esige esecuzione immediata ed allora non costituisce reato, ma soltanto illecito disciplinare (art. 1251).

La maggiore gravità dell'inesecuzione di un ordine concernente la manovra della nave è sanzionata dalla maggiore pena prevista nel secondo comma dell'art. 1094; mentre nei comma terzo e quarto sono previste alcune condizioni di maggiore punibilità e alcune aggravanti.

702. — E' intuitiva la necessità di punire l'inesecuzione di un ordine da parte del passeggero, il quale, in taluni casi di eccezionale gravità, per tradizionale sentimento di ossequio al dovere di solidarietà umana, è tenuto a collaborare coll'equipaggio nell'operazione richiesta per la salvezza della nave o dell'aeromobile. Posto su questa base di solidarietà, l'obbligo del passeggero di eseguire gli ordini va contenuto in limiti molto ristretti, per i quali ho ritenuto idonea la formula « concernente la sicurezza della nave o dell'aeromobile ». Tale formula è più larga di quella adottata nel progetto 1940, essendo il concetto di sicurezza più ampio di quello di salvezza, che, tra l'altro, importa un'imminenza di pericolo che non deve essere, invece, richiesta affinchè il passeggero sia tenuto all'osservanza dell'ordine.

Poichè l'obbligo di eseguire l'ordine per il soccorso da prestare ad altra nave, ad altro aeromobile o a persona in pericolo mi è parso che non si potesse sanzionare penalmente senza superare i limiti entro i quali l'inesecuzione di ordine da parte del passeggero acquista un'eccezionale rilavanza penale, ho soppresso tale ipotesi.

Ho abolito, seguendo il parere della Sottocommissione delle assemblee legislative, la menzione delle persone da cui l'ordine deve promanare, perchè è evidente che l'ordine deve essere dato da chi può legittimamente emetterlo.

Ho soppresso anche il riferimento alla navigazione, giacchè l'ordine può essere dato per la sicurezza della nave anche quando questa non è in corso di navigazione.

E' appena il caso di avvertire che la punibilità del passeggero per inesecuzione di un ordine concernente la sicurezza della nave o dell'aeromobile trova un limite nello stato di necessità, non potendosi esigere dal passeggero l'esecuzione di un ordine la cui osservanza possa provocare un pericolo attuale di grave danno alla sua persona.

703. — L'ipotesi dell'art. 1096 meritava una previsione a parte perchè, ad onta dell'opposto parere di qualche magistratura (per altro giustificabile nei confronti della formula del prog. 1940) essa non rientra nell'art. 1094. L'inesecuzione di un ordine di arresto non costituisce, infatti, inesecuzione di un ordine concernente un servizio tecnico della nave o dell'aeromobile.

La punibilità può aversi tanto per la mancata esecuzione dell'ordine di arresto quanto per la mancata prestazione della richiesta collaborazione nell'arresto.

Ho, anche qui, soppressa la menzione delle persone da cui l'ordine promana, essendo ovvio che l'ordine dev'essere dato da chi può legittimamente emetterlo.

Seguendo il parere di taluno dei componenti della Sottocommissione delle assemblee legislative, ho stabilito che le pene detentive e pecuniarie siano alternative e non congiuntive.

704. — Sul fondamento politico-criminale dell'art. 1097, che corrisponde ad un'analoga norma del codice per la marina mercantile (art. 370), conviene dare qualche spiegazione, specialmente in relazione a taluni rilievi formulati in seno alla Sottocommissione.

L'osservazione che l'abbandono della nave da parte del comandante prima degli altri sia inconcepibile, se rispecchia una nobile tradizione della marina e dell'aviazione italiana, non può indurre ad abolire la norma che su tale tradizione poggia. Le norme penali sono dettate, di regola, per casi di eccezionale deviazione dal normale modo di agire e, perciò, la constatazione di un costante comportamento uniforme al precetto non può farne decretare la soppressione.

Neppure si può condividere l'opinione della eccessività della pena, la quale è stata commisurata alla gravità del fatto, mentre la mancanza di un minimo ne rende possibile la più libera graduazione fino a tener conto di eccezionali casi di lievità.

La proposta di punire il fatto con la sola pena dell'interdizione si è dimostrata inaccettabile, dato il criterio accolto di considerare l'interdizione unicamente come pena accessoria. La previsione della sola pena dell'interdizione nel codice per la marina mercantile si spiega, tenendo conto che in quel codice la natura di tale pena era mista, mentre l'analoga disciplina nel prog. 1931 va considerata come una svista o un'inspiegabile deroga al sistema delle pene.

La formula « in caso di abbandono della nave » è stata adottata per collegare la previsione penale con l'obbligo sancito nell'art. 303.

Contro la norma del secondo comma è stato osservato essere strano che il comandante dopo aver dato l'ordine di abbandonare la nave o l'aeromobile possa impedirne il sommergimento o la caduta. L'osservazione non può essere accettata perchè non tien conto del fatto che il comandante, pur avendo dato l'ordine di abbandonare la nave o l'aeromobile, ha l'obbligo di continuare la manovra, di dirigere le operazioni di salvataggio, insomma di fare quanto appaia necessario per impedire o ridurre al minimo il danno alle persone ed alle cose. Se, invece di attendere a questo suo essenziale dovere, il comandante pensa di mettersi in salvo prima dei passeggeri e dell'equipaggio, può cagionare la perdita della nave o dell'aeromobile.

Qui, come in altre disposizioni, la considerazione, ai fini della misura della pena, della nave o dell'aeromobile adibiti a trasporto di persone è posta in relazione all'art. 449 cod. pen.

E' evidente che il secondo comma presuppone che il maggior evento non sia intenzionale, ricorrendo in tal caso il concorso di reati tra il delitto previsto nell'art. 1097 e l'incendio o il naufragio dolosi. Si tratta, nella specie, di un caso dei c. d. reati aggravati dall'evento.

705. — In relazione all'art. 190, l'art. 1098, primo comma, prevede l'abbandono della nave in pericolo da parte del componente dell'equipaggio senza il consenso del comandante.

Il secondo comma dell'art. 1098, nel prevedere l'ipotesi analoga per l'aeromobile, ipotizza come caso principale quello del lancio col paracadute, che costituisce l'ipotesi normale di abbandono dell'aeromobile.

Il terzo comma prevede la medesima ipotesi di cui al secondo comma dell'art. 1097; e per essa valgono i rilievi formulati a proposito di tale disposizione.

706. — L'art. 1099 è stato formulato in maniera più semplice del corrispondente art. 1107 prog. 1940, in quanto con l'espresso richiamo all'art. 200, nel quale sono previsti tutti i poteri delle navi da guerra sulle navi mercantili, è tolta ogni possibilità di divergenza da tale norma in sede d'interpretazione.

Ho soppresso la condizione che la nave mercantile debba mettere la nave da guerra in condizione di usare la forza, giacchè, com'è stato esattamente osservato in sede di esame del prog. 1931, tale condizione restringe eccessivamente la portata e l'efficacia della norma e ne rende possibile l'applicazione in pochissimi casi. La ragione della punibilità di simile fatto, invece, sta nella grave disobbedienza attuata dalla nave mercantile nei confronti della nave nazionale, che rappresenta il potere dello Stato, e nella conseguente grave infrazione alla polizia della navigazione, alla cui tutela lo Stato ha vivo interesse.

Come si è detto a proposito dell'art. 1094, la formula « non obbedisce », sostituita alla duplice ipotizzazione del rifiuto e del ritardo, comprende ambedue i casi, con l'intesa che il ritardo è punibile nei limiti chiariti a proposito dell'art. 1094.

707. — Una forma di disobbedienza alla nave da guerra molto più grave di quella contemplata nell'art. 1099 e prevista dall'art. 1100, che presuppone l'uso della resistenza o della violenza. E' evidente che il reato sussiste sia quando la resistenza o la violenza è diretta solo contro la nave da guerra, sia quando è diretta contro il comandante o l'equipaggio della medesima, che vogliano attuare o stiano attuando sulla nave mercantile i poteri previsti dall'art. 200.

Contro il parere della Sottocommissione delle assemblee legislative, non ho creduto di estendere l'incriminazione all'aeromobile, dato che non è riconosciuta l'esistenza di un potere di polizia nella nave da guerra sugli aeromobili civili.

Ho sostituito, nel secondo comma, alla previsione della violenza o resistenza commessa dall'equipaggio o da estranei senza la partecipazione del comandante o degli ufficiali, un particolare trattamento di benignità nei confronti dei partecipi nel reato. La ragione dell'innovazione sta nel fatto che una violenza o resistenza contro la nave da guerra senza la partecipazione del comandante o di un ufficiale non è concepibile, stante la premessa che comandante è anche colui che, pur non avendone i requisiti, assume di fatto il comando della nave. La riduzione di pena disposta nel secondo comma — che si porge come un'eccezione all'art. 1081, secondo comma — si spiega, considerando la differenza che sussiste tra comandante o ufficiali e gli altri componenti dell'equipaggio o gli estranei in relazione a un dovere di polizia di tale importanza e la maggiore responsabilità che si delinea nei confronti dei primi, i quali devono ordinare o permettere gli atti di resistenza o di violenza.

708. — L'art. 1101 punisce l'imbarco, da parte del comandante, di armi, munizioni o persone al fine di commettere un contrabbando o un altro delitto. L'ipotesi, pertanto, si differenzia nettamente da quella prevista nell'art. 1199, che prevede il solo imbarco non autorizzato o clandestino di armi, munizioni ecc. Delimitata in tal modo, l'incriminazione non poteva essere estesa agli ufficiali e agli estranei, per i quali o si avrà concorso nel delitto del comandante o si avrà responsabilità a norma dell'art. 1199.

Ho assegnato al delitto carattere sussidiario per evitare l'iniquità di punire il fatto anche quando sia commesso il reato-fine.

709. — Il delitto previsto nell'art. 1102 comprende sia l'ipotesi (nuova) della navigazione di nave o galleggiante senza l'osservanza del divieto o dei limiti stabiliti nell'art. 83, sia l'ipotesi del sorvolo su zone vietate, già nota alla precedente legislazione aeronautica (art. 2 R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207) ed ora prevista nell'art. 793.

Con questa figura di reato si conclude il capo dei delitti contro la polizia di bordo e della navigazione.

CAPO III.

Dei delitti contro le autorità di bordo o contro le autorità consolari.

710. — Questo capo — che, in parte, corrisponde al titolo dei delitti contro la pubblica amministrazione del codice penale — comprende tutti quei delitti che ledono l'interesse statale al rispetto delle autorità di bordo inteso come rispetto del prestigio, dell'onore, del libero esercizio dei poteri delle dette autorità, e al rispetto delle autorità consolari limitatamente all'osservanza di taluni loro ordini.

Evidentemente tali reati importano anche un grave turbamento nella polizia di bordo o della navigazione e talora un notevole pericolo per la sicurezza della navigazione. Ma, poichè la loro più immediata e diretta incidenza è nell'interesse alla tutela dell'autorità, essi hanno richiesto un collocamento autonomo.

711. — L'art. 1104 punisce l'offesa all'onore e al prestigio di un superiore (da parte dei componenti dell'equipaggio) ovvero del comandante, ufficiale o sottufficiale della nave o del comandante o graduato dell'aeromobile (da parte del passeggero).

Poichè di tale fatto non era sicura (o, almeno, non era in tutti i casi sicura) la riconduzione al delitto di oltraggio, ho reputato opportuno formulare un apposito articolo, che ho modellato sull'art. 341 cod. pen. allo scopo di evitare contrasti con tale disposizione, che sarebbero derivati dal mancato coordinamento delle due norme.

Ho disposto la riduzione della pena se il fatto è commesso dal passeggero, a condizione però che esso non costituisca il delitto di oltraggio (intervenendo in tal caso la norma dell'art. 341 cod. pen.) o altro più grave delitto.

712. — L'ammutinamento — reato di tradizionale gravità, del quale ho creduto opportuno ripristinare il nome — è stato previsto nell'art. 1105, mentre nell'art. 1106 sono contemplate le aggravanti.

L'ammutinamento può assumere due forme corrispondenti rispettivamente alle figure dell'ammutinamento e della rivolta previste dall'abrogato codice per la marina mercantile.

La prima forma consiste nella disobbedienza (comprensiva anche del ritardo nei limiti prospettati al n. 701) ad un ordine del comandante, attuato o collettivamente o previo accordo; concetti questi che hanno un preciso significato specie nell'elaborazione della dottrina sul codice penale.

La seconda forma consiste nella collettiva manifestazione tumultuosa. Per tale seconda figura di ammutinamento ho adottato in analogia ai codici penali militari, una breve formula, potendo il reato essere commesso anche senza l'intento, da parte degli ammutinati, di presentare una domanda, un esposto o un reclamo. Anzi la manifestazione tumultuosa

determinata da diverso motivo presenta una maggiore gravità. La delimitazione del codice penale militare presuppone la configurazione a parte del più grave delitto di rivolta; mentre la unificazione, attuata nel codice della navigazione, di rivolta ed ammutinamento esige una previsione più ampia sì da comprendere qualsiasi manifestazione tumultuosa, da qualsiasi movente determinata.

Ho soppresso la menzione della manifestazione minacciosa, perchè questa rientra perfettamente nel concetto di manifestazione tumultuosa.

Le aggravanti, previste nell'art. 1106, corrispondono a forme di ammutinamento commesse in condizioni, con fini o con mezzi tali da aumentare notevolmente la gravità del fatto e delineare una maggiore pericolosità degli ammutinati.

713. — L'art. 1107 punisce, eccezionalmente, un caso di mancata prestazione di assistenza o aiuto alla vittima di un reato o di mancato intervento per sciogliere una riunione o manifestazione avente carattere di ammutinamento. Si è alla presenza di una particolare forma di dovere di solidarietà assurto a dovere giuridico, che si spiega tenendo conto dell'ambiente della navigazione e del tradizionale vincolo che lega al superiore e tra di loro gli appartenenti al medesimo equipaggio.

L'estremo che gli atti di violenza o di minaccia siano commessi in danno del superiore nell'esercizio delle sue funzioni riferma il carattere di quest'obbligo inteso come dovere di collaborazione coi superiori.

714. — L'art. 1108 prevede il delitto di complotto contro il comandante, rimasto sostanzialmente aderente alla configurazione tradizionale del reato, quale si desume dall'art. 293 cod. mar. merc. Ho aggiunto tuttavia la riserva che la norma si applica se il delitto, a cui mira il complotto, non è commesso: tale innovazione è in armonia con l'art. 304 cod. pen., che prevede l'analoga ipotesi di accordo al fine di commettere un reato.

Nel secondo comma ho previsto, anche in armonia col ricordato art. 304 cod. pen., l'aggravante per i promotori e gli organizzatori; quanto alla pena, mi è sembrato opportuno stabilire soltanto l'aumento che, secondo la regola generale del codice penale (art. 64), è fino a un terzo.

Nel terzo comma ho configurato come reato a sè stante l'omissione di avviso al comandante da parte del componente dell'equipaggio che abbia notizia dell'accordo. Ho abolito, in tale comma, la condizione che il fatto non debba costituire concorso. L'omesso avviso del complotto, infatti, non può mai costituire concorso; mentre se all'omissione si accompagna un'altra attività integrante il concorso non si è più nell'ambito della disposizione in esame.

Nell'ultimo comma ho fissato un limite all'applicazione della pena — limite che vale per tutti i comma precedenti — nel senso che la pena per il complotto deve essere in ogni caso inferiore alla metà di quella stabilita per il delitto al quale si riferisce l'accordo.

715. — Mi è sembrato, dopo matura riflessione, che convenisse tralasciare l'ipotesi dell'istigazione, prevista invece negli articoli 687 progetto 1931 e 1117 progetto 1940, essendomi convinto che non vi è sufficiente ragione per derogare alla regola della non punibilità dell'istigazione non accolta e non seguita dall'esecuzione del reato (art. 115 cod. pen.).

716. — L'omessa esecuzione della richiesta dell'autorità consolare di rimpatrio dei cittadini (art. 1109) s'inquadra nell'obbligo previsto dall'art. 197 e costituisce una offesa dell'interesse statale al rispetto dell'autorità consolare, che merita di essere prevista come delitto. Ho modificato la formula dell'art. 374 cod. mar. merc. sostituendo all'espressione « ricusa di ottemperare » l'altra « omette di ottemperare », che comprende un maggior numero di casi.

717. — La circostanza aggravante, prevista nell'art. 1110, è imposta dalla necessità di tutelare più energicamente le autorità di bordo durante la navigazione, nel corso della quale da una parte è più urgente e sentita l'esigenza del rispetto all'autorità, che rappresenta, sovrattutto, una garanzia di sicurezza della navigazione, e dall'altra è impossibile o notevolmente difficile l'intervento delle altre autorità. In considerazione di questi due profili, e specialmente del secondo che mette in evidenza la notevole gravità di un delitto commesso contro le autorità di bordo in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere agli organi della forza pubblica o comunque reclamare aiuto, ho reputato opportuno stabilire la presente aggravante.

Va rilevato che qui il concetto di navigazione deve essere inteso in senso proprio (da non confondere con viaggio); in senso cioè corrispondente alla situazione della nave o dell'aeromobile che abbiano lasciato il porto o l'aeroporto.

CAPO IV.
Dei delitti contro la sicurezza della navigazione.

718. — Questo capo raggruppa tutti i delitti che offendono l'interesse statale alla sicurezza della navigazione, comprensiva anche dell'incolumità dell'equipaggio e dei passeggeri. Esso corrisponde al titolo dei delitti contro l'incolumità pubblica del codice penale, sui cui criteri e sul cui sistema ho modellato le disposizioni del presente capo in modo da evitare gli inconvenienti che sarebbero determinati dal mancato coordinamento della legge penale della navigazione col codice penale.

Alcune delle ipotesi previste nel presente capo non trovano riscontro nel codice penale; altre, pur corrispondendo a ipotesi analoghe del codice penale, sono state qui disciplinate per la necessità di precisarne meglio il più specifico contenuto o per adeguare la pena alle particolari esigenze della navigazione.

719. — Il primo comma dell'art. 1112 abbraccia due ipotesi, ambedue contrassegnate da quel comportamento arbitrario di cui si fa menzione nell'articolo e cioè: l'ipotesi di colui che ordina, fa o rimuove le segnalazioni senza averne alcun diritto o facoltà e quella, invece, di colui che, avendone il diritto o a facoltà, ordina, fa o rimuove le segnalazioni in un momento o in condizioni nelle quali non doveva procedere a tali operazioni.

Nel secondo comma si prevede l'ipotesi opposta, l'omessa collocazione dei segnali prescritti per la sicurezza della navigazione ovvero l'omessa esecuzione di misure ordinate a tale scopo. Naturalmente, trattandosi di omissione, il fatto è punibile soltanto nel caso in cui esista un concreto obbligo di esecuzione. Per questa ragione — che delimita l'incriminazione nel quadro di un preesistente obbligo di fare — il secondo comma presuppone che il soggetto attivo sia obbligato al collocamento dei segnali.

Sulla genesi di tale nuova disposizione, va rilevato che essa deriva dall'art. 46 della legge aeronautica del 20 agosto 1923, n. 2207 e che, per intuitive ragioni, è apparso necessario estenderla alla navigazione marittima, per la quale si presenta il medesimo interesse che aveva determinato la norma per la navigazione aerea.

Nel terzo comma è prevista come condizione di maggiore punibilità il pericolo di incendio, sommersione o naufragio di nave o galleggiante ovvero di incendio, caduta o perdita di aeromobile. In tal caso il delitto previsto nell'art. 450 cod. pen. resta assorbito nell'ipotesi prevista nel terzo comma dell'articolo 1112, riproducendosi la figura del reato complesso o del c. d. reato aggravato dall'evento.

720. — L'art. 1131 sostituisce nella sua lata formulazione, gli articoli 393, 403 e 408 cod. mar. merc. e configura così in termini generali il delitto di omissione di soccorso.

Col richiamo agli articoli 70, 107 e 726, nei quali sono stabiliti i soggetti e i casi nei quali è obbligatorio l'intervento per il soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo ovvero per l'estinzione di un incendio, sono rimosse tutte le probabili difficoltà interpretative e di coordinamento.

Naturalmente, perchè si abbia responsabilità penale per l'omissione di soccorso occorre che vi sia l'esplicita richiesta di cooperare al soccorso o all'estinzione dell'incendio da parte dell'autorità competente.

721. — Gli articoli 1114 e 1115 prevedono due delitti esclusivi del servizio di pilotaggio.

Nel primo articolo si punisce il rifiuto di prestare l'opera di pilota, che può essere espresso anche nella mancata risposta al segnale di chiamata di una nave; nel secondo si punisce il fatto della cessazione della prestazione dell'opera di pilota prima che la nave sia giunta fuori della zona indicata nell'art. 87, terzo comma, o sia ormeggiata nel luogo assegnatole.

Data la uguale gravità dei due delitti ho stabilito per ambedue la medesima pena, mentre per il primo ho previsto come aggravante il caso di pericolo della nave a cui si rifiuta il pilotaggio.

722. — La disciplina penale del comando della nave e dell'aeromobile è stata alquanto rielaborata, essendomi convinto che il comando di nave o aeromobile oltre i limiti del grado deve più convenientemente essere previsto come contravvenzione (art. 1220).

La materia, pertanto, resta così disciplinata: abbandono abusivo di comando (art. 1116); usurpazione del comando (art. 1117), che può essere commessa sia da chi è estraneo del tutto alla professione marittima o aeronautica (primo comma, art. 1117) sia da chi possiede un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, ma non l'abilitazione al comando (secondo comma dell'articolo); comando oltre i limiti dell'abilitazione (art. 1220).

L'art. 1116 sviluppa e perfeziona il contenuto dell'art. 356 cod. mar. merc. Il primo comma prevede l'abbandono della direzione nautica della nave o dell'aeromobile in condizioni tali che la direzione venga assunta da chi non ha i requisiti per la sostituzione. Ad integrare il reato, occorre che l'abbandono del comando determini l'assunzione di esso da parte di persona sfornita dei requisiti per la sostituzione: occorre, cioè, la effettiva sostituzione di persona non abilitata, non bastando la semplice possibilità o probabilità che ciò avvenga, o, peggio ancora, l'abbandono assoluto del comando. Se pertanto, l'abbandono del comando viene effettuato in condizioni che fanno prevedere possibile o probabile una illegittima sostituzione, ma tuttavia il comando viene assunto da persona provvista dei requisiti per la sostituzione, è esclusa la responsabilità del comandante.

Costituisce aggravante del reato (secondo comma) l'abbandono del comando della nave (per la quale soltanto, e non pure per l'aeromobile, può verificarsi tale ipotesi) nei casi in cui il comandante ha l'obbligo di dirigerne personalmente la manovra (cfr., in proposito, l'art. 298). Quella che, infatti, costituiva una ipotesi a sè di reato nel prog. 1940 (art. 1130) è stata considerata solo come circostanza aggravante del delitto di abbandono abusivo di comando.

L'usurpazione del comando (art. 1117) può concretarsi o nell'assunzione indebita o nella ritenzione indebita del comando. Ho formulato, pertanto, la disposizione in maniera da esprimere ambedue le ipotesi: in tal modo, più chiaramente dell'art. 347 cod. pen. ed in conformità all'art. 114 cod. pen. milit. di pace, l'usurpazione viene identificata nelle sue due uniche possibili forme.

Sui rapporti tra il delitto di usurpazione del comando e il delitto d'abbandono abusivo del comando la Sottocommissione delle assemblee legislative ha espresso alcuni dubbi. Si è domandato, infatti, se colui che assume, senza averne i requisiti, la sostituzione nel comando risponda o meno di usurpazione. Il problema si risolve in base ai principî generali, in forza dei quali se la sostituzione nel comando viene ordinata o, comunque, richiesta dal superiore ricorre la discriminante dell'art. 51 cod. pen.; se invece viene assunta spontaneamente senza alcuna consegna da parte del comandante, senza che quindi ricorra lo stato di necessità o altra situazione analoga, si ha l'ipotesi dell'art. 1117 (di regola si renderà applicabile il secondo comma), tranne che non vi siano elementi da condurre alla esclusione del dolo.

Il concetto di usurpazione, anche ai sensi dell'art. 347 cod. pen., non richiede la violenza di fatto, come erroneamente è stato assunto, bensì la sola immissione arbitraria in un servizio, nella specie nel comando. Tutta l'acuta casistica esaminata con apprezzabile diligenza e attenzione dalla Sottocommissione non poteva formare oggetto di previsione legislativa, ma vien risolta, come ho accennato, dai principî generali.

Come risulta anche dal secondo comma, l'assunzione o ritenzione indebita significa che deve mancare il titolo specifico per il comando, pur potendo l'agente essere provvisto di un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile (situazione prevista nel secondo comma).

Quanto ai rapporti tra il secondo comma dell'art. 1117 e l'art. 1220, per la cui chiarezza ho espressamente delimitata la prima disposizione ai casi non previsti dalla seconda, giova rilevare che nell'ipotesi dell'art. 1220 l'agente è abilitato al comando, ma soltanto lo assume o lo ritiene oltre i limiti della sua abilitazione; mentre nell'ipotesi del secondo comma dell'art. 1117 l'agente è provvisto di titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, ma non dell'abilitazione al comando. In altri termini, il presupposto dell'abilitazione al comando funziona da elemento discriminatore tra le due ipotesi.

La diversa gravità del delitto di usurpazione in relazione alla stazza ed alla importanza della nave (o dell'aeromobile), segnalato dalla Federazione della gente del mare, non può essere presa in considerazione nella formulazione della norma, ma potrà solo valere in sede di graduazione della pena.

723. — L'abbandono di posto e l'addormentamento, che costituivano l'oggetto di un solo articolo nel codice per la marina mercantile (art. 368) e nel prog. 1931 (art. 675), sono stati, seguendo il parere di alcune magistrature, regolati in due distinti articoli (artt. 1118 e 1119), anche in considerazione della diversa gravità dei fatti.

Poichè l'abbandono e l'addormentamento devono essere puniti solo in quei casi nei quali essi possono produrre un danno o un pericolo alla sicurezza della navigazione, nel cui ambito sono collocati, ho ritenuto opportuno stabilire che i

fatti devono essere commessi durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione; mentre, se commessi durante l'esplicazione di altro servizio, potranno rientrare in quella « negligenza nell'adempimento delle proprie mansioni » che costituisce infrazione disciplinare (art. 1251).

Ho regolato poi, nell'ambito di una sola disposizione (articolo 1120), la materia dell'ubriachezza e dell'ingestione di stupefacenti.

Quanto alla formula, ho ritenuto opportuno non adottare quella che è usata nel codice penale e in altre leggi (« è colto ») o altra analoga, dato che tale formula importa limiti di prova (sorpresa in flagranza), che per il comandante è impossibile osservare specie per la mancanza di un organo a lui superiore come tale capace di procedere alla sorpresa in flagranza.

L'innovazione, d'altra parte, si spiega in considerazione della nuova configurazione che ho dato al reato di ubbriachezza, il quale non viene punito in sè e per sè, ma solo in quanto produce come conseguenza l'incapacità a prestare il servizio nel momento in cui questo va assunto o prestato. L'ubbriachezza, in altri termini, deve produrre un'influenza sulla sicurezza della navigazione. Solo in questa delimitata configurazione se ne spiegano l'incriminazione come delitto e la collocazione nel presente capo. E' evidente che negli altri casi, e in presenza delle corrispondenti condizioni, interverrà la norma dell'art. 688 cod. pen.

Analogamente a quanto è disposto negli articoli 1118 e 1119, ho stabilito, per il componente dell'equipaggio, che l'ubbriachezza debba aversi nel momento in cui egli deve assumere o prestare un servizio attinente alla sicurezza della navigazione. Per il comandante e per il pilota d'aeromobile, invece, l'ubbriacezza deve produrre l'abolizione o la menomazione della capacità al comando o al pilotaggio, non richiedendosi specificamente il servizio attinente alla sicurezza della navigazione, dato che il comando o il pilotaggio ha sempre indubbiamente tale carattere.

In relazione a qualche dubbio formulato, è evidente che, per aversi responsabilità per ubbriachezza al momento in cui si deve assumere il servizio, occorre che l'agente nel momento in cui si ubbriaca abbia la conoscenza dell'obbligo di assumere il servizio. L'eventuale ordine di assumere il servizio intervenuto dopo l'ingestione delle sostanze alcooliche o stupefacenti non può dar luogo a responsabilità a norma dell'art. 1093, dovendosi, per il principio delle *actiones liberae in causa* sui quale la disposizione in esame si fonda, spostare al momento dell'ingestione delle sostanze alcooliche o stupefacenti l'indagine su tutti gli elementi del reato, e quindi l'indagine sulla coscienza di dover prestare un servizio attinente alla sicurezza della navigazione. Con la formula « deve assumerlo » tale punto è reso più chiaro.

724. — Le condizioni di maggiore punibilità dei delitti contro la sicurezza della navigazione previsti nell'art. 1121 in due comma corrispondenti alla distinzione accolta nell'art. 449 cod. pen., com'è ovvio, costituiscono eventi, che sono fuori dell'elemento intenzionale, ricorrendo in caso diverso l'ipotesi del concorso di reati.

725. — Tanto nel prog. 1931 quanto nel prog. 1940 era previsto il delitto di incendio, naufragio, caduta dolosi, che m'era parso opportuno disciplinare nel codice della navigazione in maniera autonoma. La formula dell'art. 1137 prog. 1940 era indubbiamente congegnata in modo da risolvere il gravissimo problema del coordinamento coll'art. 428 cod. pen., eliminando così una delle più delicate materie di dispute dottrinali e giurisprudenziali.

Nell'elaborazione del testo definitivo del codice, però, mi sono convinto dell'inopportunità di una formulazione autonoma del naufragio e della caduta di aeromobile nei confronti dell'art. 428 cod. pen., la cui ampia previsione è atta ad abbracciare tutte le ipotesi di perdita della nave e dell'aeromobile.

E, poichè di una sola esigenza avvertivo la importanza, quella cioè di prevedere un'aggravante per l'incendio, il naufragio o la caduta causati da un componente dell'equipaggio o da altri soggetti che si trovano a più diretto contatto coll'ambiente della navigazione, ho ritenuto più opportuno limitarmi a prevedere tale aggravante insieme all'altra, d'indubbio fondamento, consistente nell'essere il fatto commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandato.

L'art. 1122 pertanto, pone queste due nuove aggravanti:

a) quella del componente dell'equipaggio o della persona comunque addetta ai servizi della navigazione che, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti dagli articoli 425, n. 3 (in relazione agli artt. 423 e 424) e 428 cod. pen.

L'aggravante si fonda sul rapporto esistente tra l'agente e l'ambiente della navigazione, sull'abuso delle funzioni che in tale ambiente l'agente esercita e, quindi, anche sulla maggiore pericolosità di questo ultimo.

Con la formula « avvalendosi delle sue funzioni » ho inteso riferirmi a qualunque abuso compiuto dall'agente, non solo di funzioni in senso proprio, bensì di qualsiasi incarico o facoltà inerente al proprio servizio. Non si richiede pertanto una funzione in senso proprio, ma una qualsiasi attività che l'agente eserciti in relazione ai servizi della navigazione; e quindi non solo l'abuso di una funzione vera e propria, bensì una qualsiasi utilizzazione dell'attività, a cui l'agente è preposto o addetto, al fine criminoso da lui propostosi. Ricorre, pertanto, l'aggravante tanto nei confronti del comandante che, con una falsa manovra, produce l'incendio o il naufragio o la caduta dell'aeromobile, quanto nei confronti di un modesto operaio addetto al servizio delle gomene, che tagliandole o mal legandole, cagiona l'evento;

b) quella del comandante che commette il fatto in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandato. L'aggravante si fonda sulla violazione degli specifici doveri inerenti alla funzione del comando e sulla correlativa maggiore facilità di eseguire il reato.

Nel prog. 1940 nell'art. 1138 — che era stato, per altro, favorevolmente accolto — avevo dato agli effetti della legge penale una definizione del naufragio, intendendo per questo anche l'investimento o altro sinistro che producesse la innavigabilità della nave o un danno tale che le riparazioni superassero i tre quarti del valore della medesima.

Tale norma doveva valere ad interpretare il concetto di naufragio adottato dal codice penale. Ma in sede di elaborazione del testo definitivo ho considerato che, pur evitando i dubbi e le difficoltà interpretative di cui mi rendevo conto, tale disposizione avrebbe dato luogo a nuovi problemi e avrebbe — e sarebbe stato questo il maggior inconveniente — turbato il lavoro di interpretazione nei confronti di altre eventuali situazioni non comprese nella definizione del naufragio.

726. — L'art. 1123 configura il delitto di danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio.

La più significativa innovazione rispetto ai precedenti, costituiti dagli articoli 392 cod. mar. merc. e 701 progetto 1931, sta nella apposizione della condizione di punibilità, mediante

la quale si condiziona la punibilità del danno prodotto da un comportamento colposo, al pericolo di incendio, naufragio, sommersione o urto della nave ovvero di incendio, caduta, perdita o urto dell'aeromobile. Così configurato il delitto, ne appare legittimo il collocamento nel presente capo, dato che non si punisce un danneggiamento colposo, bensì un danneggiamento colposo in quanto produttivo di un pericolo (in concreto) alla sicurezza della navigazione. Si è, in tal modo, chiarita la incerta natura giuridica di questo delitto.

727. — Nell'art. 1124 sono previste le ipotesi colpose dei delitti contemplati negli articoli 1112 a 1115, sempre nei limiti della compatibilità delle corrispondenti figure dolose con gli estremi del delitto colposo. Così, per quanto attiene a tale compatibilità, è evidente che l'ipotesi colposa del delitto previsto nell'ar. 1114 può aversi solo in caso di mancata risposta al segnale di chiamata di una nave e non anche nel caso di rifiuto del pilota a prestare la propria opera, dato che il rifiuto non può non essere intenzionale.

728. — Sempre in tema di delitti colposi, va rilevata la soppressione dell'art. 1141 prog. 1940 che prevedeva il naufragio colposo. In un primo schema della riforma era parso che, per una maggiore armonia del sistema e perchè non restasse fuori del codice della navigazione un reato di notevole frequenza nell'ambiente della navigazione, fosse opportuno prevedere espressamente l'incendio, il naufragio e la caduta colposi. In relazione a detta veduta si era delineato il grave problema della pena per tale figura colposa nei confronti del personale marittimo e della gente dell'aria: mentre da alcuni infatti, si richiedeva un aggravamento della pena in considerazione del maggiore dovere di oculatezza e del più forte stimolo all'osservanza dei precetti esistenti nei confronti di tali soggetti; da altri si proponeva una attenuazione della pena in considerazione delle particolari difficoltà nelle quali si svolge la navigazione e che rendono ardua la distinzione fra la colpa ed il caso fortuito. Nei confronti di tale problema avevo già preso posizione, conservando i limiti di pena stabiliti dal codice penale, non potendo allo stato seguirsi alcune delle due opposte tesi per i difetti in ciascuna di esse insiti.

Ora, proprio in considerazione di questa decisione di mantenere i limiti di pena stabiliti dal codice penale, si rendeva evidente l'inutilità di un'autonoma configurazione dell'ipotesi di perdita colposa della nave, del galleggiante e dell'aeromobile, che sarebbe, a parte tutto, apparsa come una indubbia ripetizione.

E poichè la previsione della perdita colposa si rendeva necessaria sotto il solo profilo delle pene accessorie, ho nel secondo comma dell'art. 1125 stabilito che la condanna degli appartenenti al personale marittimo o alla gente dell'aria per il delitto previsto nell'art. 449 cod. pen. in danno di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile importa l'applicazione delle pene accessorie.

CAPO V.

Dei delitti contro la fede pubblica.

729. — Ho diviso il presente capo, in conformità del codice penale, in due sezioni, dedicate alla falsità in atti e alle altre falsità (quest'ultima corrispondente alle falsità personali del codice penale).

730. — Ho disciplinato la materia della falsità in atti in maniera da eliminare quelle previsioni che importassero una ripetizione delle norme del codice penale, riducendo le disposizioni a tre ipotesi corrispondenti ad esigenze proprie dell'ambiente della navigazione.

L'art. 1126, sul presupposto dell'incertezza dell'applicabilità dell'art. 491 del codice penale, estende l'equiparazione agli atti pubblici, *quoad poenam*, alla polizza di carico, agli altri titoli rappresentativi della merce e alla lettera di trasporto.

L'importante funzione di documentazione di tali atti col conseguente pericolo di grave danno derivante dalla loro falsificazione giustifica tale equiparazione; e, d'altra parte, non si spiegherebbe la maggiore tutela penale assicurata ad atti di minore potenza documentativa e di minore importanza di quelli previsti nell'art. 1126.

731. — Quanto alle ipotesi di falso da prevedere, in base ad un attento coordinamento col codice penale ho ritenuto opportuno regolare solo la falsità ideologica nel ruolo di equipaggio, nel giornale nautico o nelle relazioni alle autorità (art. 1127) e l'uso di atto falso (art. 1128).

Cominciando da questa seconda ipotesi, va rilevato che la sua previsione è stata imposta dalla considerazione che l'uso di atto falso è dal codice penale (art. 489) regolato sulla base delle pene previste per le singole falsità nel detto codice disciplinate. Dovendo, perciò, punire l'uso di un atto falso regolato nel codice della navigazione, occorreva, per imprescindibile necessità di chiarezza, prevederne espressamente l'ipotesi e regolarne la pena in corrispondenza alle relative norme del codice della navigazione. In concreto, poichè una sola particolare ipotesi di falsità è prevista nel presente codice (art. 1127), occorreva disciplinare l'uso di un atto la cui falsificazione rientrasse nell'ambito dell'art. 1127.

Quanto all'art. 1127, esso costituisce il risultato di una disciplina attentamente studiata della falsità e, come ho detto, accuratamente coordinata col codice penale e si presenta come una notevole riduzione del sistema proposto nel progetto 1931 e nel progetto 1940.

In particolare ho ritenuto:

a) che l'ipotesi dell'art. 1145 prog. 1940 dovesse essere soppressa, perchè, trattandosi di falsità in ordini dell'armatore (tal'era il contenuto della norma nella sua configurazione tradizionale, come risulta dall'art. 308 cod. mar. merc.), di falsità cioè in scrittura privata, è sufficiente la norma dell'art. 485 cod. pen. Nè ricorrevano particolari motivi per svincolare, come faceva il progetto, la punibilità di tale falsità dal dolo specifico e dall'uso dell'atto falso;

b) che l'ipotesi dell'art. 1147 prog. 1940 dovesse del pari essere soppressa, perchè delle carte di bordo e degli altri documenti ivi indicati alcuni sono atti pubblici, altri atti privati e le falsità relative agli uni e agli altri trovano, pertanto, compiuto regolamento nel codice penale con una giusta discriminazione, per altro, tra atti pubblici e atti privati, falsità commesse da pubblici ufficiali e falsità commesse da privati;

c) che l'ipotesi dell'art. 1146 prog. 1940 dovesse essere conservata in più ristretti limiti. Gli articoli 661 prog. 1931 e 308 cod. mar. merc. prevedevano la falsità materiale nel giornale nautico e, inoltre, la falsità nella relazione. L'art. 1146 prog. 1940, con una disciplina più completa, prevedeva tanto la falsità materiale quanto la falsità ideologica nel giornale nautico o di rotta e, inoltre, la falsità nelle relazioni, che poteva essere materiale o ideologica. Trattavasi, evidentemente, di una completa regolamentazione delle falsità nel giornale o nelle relazioni, che tuttavia mi è parso opportuno rielaborare in considerazione che la falsità materiale in tali atti è prevista dal codice penale. Quale che sia, difatti, la natura di tali atti (pubblica o privata) e la veste di chi vi compie la falsità (pubblico ufficiale o privato), la falsità materiale nel giornale o nelle relazioni è prevista dal codice penale, che

tien conto, nel suo delicato congegno, della natura dell'atto e della situazione personale del colpevole.

Per la falsità ideologica la situazione è, invece, diversa, perchè il codice penale la punisce, di regola, solo quando è commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici. E, poichè del giornale e della relazione non è univoca la natura e, comunque, non è accertata la qualità di pubblico ufficiale nei colpevole, la falsità ideologica, in simili importantissimi documenti (intorno ai quali rotea tutta la vita della navigazione ed, in particolare, la vita del commercio marittimo ed aereo) rischiava di rimanere impunita: ciò sarebbe accaduto tutte le volte in cui fosse stata negata a tali atti, o alla parte falsificata di essi, la qualità di atto pubblico o al colpevole la qualità di pubblico ufficiale.

Insomma, mentre per la falsità materiale in simili documenti sarebbe stata sufficiente la disciplina del codice penale, per la falsità ideologica si profilavano particolari esigenze che reclamavano una disciplina autonoma.

Non è neppure il caso, a proposito di tali esigenze, di rilevare quale importante funzione di documentazione abbiano il ruolo di equipaggio, il giornale nautico o di rotta e le relazioni e quali ampie possibilità di falsificazione abbia il comandante.

Ciò posto, ho previsto l'ipotesi della falsità ideologica nel ruolo di equipaggio, nel giornale nautico, nel giornale di rotta o nelle relazioni, mantenendo ferme le pene del codice penale nel caso che il fatto integri la falsità ideologica del pubblico ufficiale in atto pubblico.

732. — L'art. 1129, primo comma configura il delitto di falsa dichiarazione di proprietà di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile, allo scopo di far ad essi attribuire la nazionalità italiana. Ho sostituito la locuzione « dichiara falsamente » all'altra di « simula » adottata così dall'art. 347 cod. mar. merc. come dall'art. 665 progetto 1931, per evitare che con la formula soppressa si richiedesse un'attività corrispondente alla vera e propria simulazione, mentre, ad integrare il reato, basta la semplice falsa dichiarazione di proprietà.

Completamente nuovo è il secondo comma, che punisce il fatto del rappresentante di società che dichiara falsamente, sempre al medesimo scopo di far attribuire all'aeromobile la nazionalità italiana, l'esistenza dei requisiti indicati nella lettera *c*) dell'art. 751, i quali legittimano appunto l'acquisto della nazionalità italiana dell'aeromobile.

733. — L'art. 1130 prevede il delitto di uso abusivo della bandiera o della marca di nazionalità. La formula è stata congegnata in modo che sia evidente che il fatto dev'essere commesso su nave o aeromobile non nazionali; mentre l'uso della bandiera o della marca di nazionalità su nave o aeromobile nazionali nei casi non consentiti resta fuori della previsione dell'art. 1130 essendo regolato dall'art. 1192.

Ho soppresso, seguendo il parere della Sottocommissione delle assemblee legislative, l'ultimo comma dell'art. 1152 progetto 1940, che, sulla traccia dell'art. 346 cod. mar. merc., escludeva il reato quando il fatto è commesso per sfuggire al nemico, perchè il caso s'inquadra perfettamente nello stato di necessità.

734. — Nell'art. 1131, ampliando i termini degli articoli 348 cod. mar. merc. e 666 progetto 1931, che avevo mantenuti quasi invariati nell'art. 1149 prog. 1940, ho configurato il delitto di uso di falso contrassegno d'individuazione di nave o d'aeromobile. Mi sono convinto infatti che l'uso delle carte di bordo per far apparire sotto il nome di una nave o di un aeromobile un'altra nave o un altro aeromobile non costituisce che un particolare aspetto di una più ampia attività fraudolenta, rappresentata dalla navigazione con falso contrassegno di individuazione. Questo fatto costituisce il *genus*, mentre il fatto previsto nell'art. 1149 prog. 1940 ne costituisce solo una *species* sia pure di maggiore gravità.

Ho, quindi, configurato prima l'ipotesi generale dell'apposizione sulla nave o sull'aeromobile di un falso contrassegno d'individuazione (primo comma), e, poi, come caso particolare di maggiore gravità l'uso delle carte di bordo della nave o dell'aeromobile, di cui è stato usurpato il contrassegno (secondo comma).

Ho soppresso, a proposito del secondo comma, la menzione di chi consente l'uso delle carte di bordo perchè tale caso s'inquadra nel concorso.

Ho condizionato la punibilità del reato all'esistenza del dolo specifico, che rende il fatto della navigazione con contrassegno d'individuazione falso sommamente grave e pericoloso.

735. — Il primo comma dell'art. 1132 punisce il delitto di abusiva prestazione di nome per la costruzione di nave o di aeromobile già previsto dagli articoli 389 cod. mar. merc. e 693 prog. 1931. Resta solo chiarito, mediante l'introduzione del terzo comma, che il reato si perfeziona con la sola prestazione del nome e, quindi, anche prima dell'inizio della costruzione, posto che tale inizio funziona da aggravante.

Il secondo comma mira a stabilire che del reato rispondono sia chi presta il proprio nome per la costruzione cui è abilitato sia chi di tale nome si vale.

736. — Nell'art. 1133 ho configurato il delitto di uso dei documenti di lavoro marittimo o aeronautico appartenenti ad altra persona, introducendo rilevanti modifiche alla previsione contenuta negli articoli 384 cod. mar. merc. e 692 prog. 1931.

Anzitutto, seguendo il voto di alcune magistrature, ho sostituito alla pena pecuniaria quella detentiva. Mi sono attenuto all'art. 494 cod. pen., che è affine al presente articolo, sia nel fissare la misura della pena, sia nell'aggiungere la riserva « se il fatto non costituisce un altro delitto contro la fede pubblica ».

Mi è parso opportuno, per risolvere il dubbio sollevato sulla formula del prog. 1931, aggiungere l'espressione « al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno » differenziando così, con la menzione del dolo specifico, il titolo di questo reato dall'ipotesi della pubblica assunzione della qualità di marittimo, prevista dall'art. 498 codice penale.

Ho soppresso la menzione di chi cede ad altri, perchè ne faccia uso, il proprio documento di lavoro, in quanto tale ipotesi costituisce un caso di concorso.

Ho soppresso del pari il secondo comma dell'art. 692 prog. 1931 perchè, come è stato esattamente rilevato da qualche magistratura, è inutile prevedere come aggravante l'uso di un libretto di navigazione per l'evasione o la renitenza alla leva. Tale caso, se da parte del cedente del documento vi è la coscienza della destinazione a detto uso, dà luogo ad un vero e proprio concorso di reati, sicchè il contemplarlo come aggravante, oltre che improprio, avrebbe potuto essere fonte di dubbi, potendosi ritenere che vien meno il concorso di reati. La soppressione mira inoltre ad evitare quel livellamento unitario di ipotesi delittuose diverse, dato che l'evasione è punita dall'art. 386 cod. pen. e la mancanza alla chiamata dalla legge sul reclutamento (R. decreto 24 febbraio 1938, n. 329).

Ho ritenuto infine opportuno, dopo più matura riflessione, tralasciare l'ipotesi prevista nel secondo comma dell'art. 1150

prog. 1940 (rifugio all'estero di persona sottoposta a procedimento penale per delitto), essendomi sembrata eccessiva l'aggravante ivi posta, a meno che non integri un'altra figura di reato.

CAPO V.

Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico.

737. — Sulla denominazione del presente capo devo osservare che non ho potuto accogliere il parere di chi proponeva la sostituzione, analogamente a quanto è stato fatto nel codice penale, di « patrimonio » a « proprietà ». Poichè nella intestazione del capo ho dovuto riferirmi alla nave, all'aeromobile e al carico, il termine « patrimonio » avrebbe dato luogo ad un'improprietà maggiore di quella che possa derivare dall'attuale denominazione, la quale va intesa nel senso lato con cui era intesa l'analoga intestazione nel codice Zanardelli.

738. — La più importante innovazione di questo capo, e una delle più notevoli di tutto il codice della navigazione, è la soppressione della figura della baratteria.

Pur rendendomi conto del grave ostacolo che contro tale soppressione era costituito dalla tradizione, mi sono convinto, anche sulla base di recenti, autorevoli e convincenti studi, che tale soppressione risponde all'essenza degli istituti ed al più perfetto sistema del codice.

Già fin dalle più antiche formulazioni la baratteria è definita in maniera generica; così, tra l'altro, essa è identificata « in dolosa machinatione preordinata *ad casum* ». è contrassegnata come « tromperie », ed è analizzata in sette diverse forme, corrispondenti a diverse e distinte figure di reato.

Il nostro più grande criminalista, Francesco Carrara, affermava che « con la formula baratteria marittima si designano nell'universale linguaggio del foro tutte quelle male arti con le quali i capitani di mare abusino della fiducia altrui per farsi ricchi ingiustamente con inganno e pregiudizio di chi contrattò seco loro » e ammoniva che « lo studioso che nel preconcetto di trovare nella baratteria marittima le condizioni di un reato principale sui *generis* si faccia ad indagarne la fisionomia ed i caratteri per costruirne esatta e completa la definizione, si troverà condotto in grande imbarazzo ».

Ora un'attenta analisi di quella che era la tradizionale figura della baratteria mi ha condotto ad accertare che essa si fraziona in tanti distinti reati diversi nella struttura e perfino nella classificazione, alcuni costituendo delitti contro la fede pubblica, altri delitti contro il patrimonio. E, pertanto, mi è sembrato più corretto e più conferente ad una buona sistemazione legislativa sopprimere la indistinta figura della baratteria, prevedendone in norme diverse, e con i necessari adeguamenti alle esigenze ed ai criteri della riforma, le varie ipotesi.

739. — Il primo dei delitti contro la proprietà (pirateria) è previsto nell'art. 1135, che fonde in una le disposizioni sparse negli articoli 320, 321 e 330 cod. mar. merc. e già raccolte nell'art. 644 progetto 1931.

Un problema preliminare consiste nel determinare i limiti della previsione criminosa. Uniformandomi alla tradizione italiana e alla nozione comune della pirateria, ho formulato la norma in modo che risulti quale elemento costitutivo del delitto la depredazione ovvero la violenza in danno della nave o delle persone a scopo di depredazione; appaiono così nettamente configurate le due ipotesi tradizionali della pirateria, già comprese nella formula dell'art. 320 cod. mar. merc. che contempla « gli atti di depredazione o di grave violenza », tenendo conto che la dottrina ha sempre richiesto l'intenzione di commettere prede.

Non ho ritenuto opportuno di porre come elemento costitutivo della pirateria il fatto di essere commessa in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione esclusiva di un determinato Stato. Questo problema di carattere internazionale non poteva essere risolto in questa sede, dovendo essere oggetto di quella elaborazione di un diritto penale internazionale e, in ispecie, delle norme dirette a punire i c. d. *delicta juris gentium*, che può essere raggiunta attraverso convenzioni internazionali ed altri strumenti analoghi.

Ho soppresso l'aggravante in caso di morte o lesioni gravi o gravissime che abbiano preceduto, accompagnato o seguito gli atti di depredazione, prevista dall'art. 320, quarto comma cod. mar. merc. e dall'art. 644 prog. 1931; tale ipotesi mi è sembrata eccessiva, in quanto essa avrebbe un ambito molto più vasto dell'art. 61, n. 2 cod. pen., che presuppone l'esecuzione dell'omicidio o delle lesioni da parte della persona su cui viene a cadere l'aggravante, mentre qui l'aggravante colpisce qualsiasi partecipe all'azione piratica, ancorchè non sia esso l'autore dell'omicidio o della lesione.

In tema di riduzione della pena (secondo comma) ho ritenuto opportuno, accanto agli altri componenti dell'equipaggio, menzionare le persone estranee, che possano essere partecipi del delitto di pirateria specie a titolo di concorso morale.

Giova rilevare che ho spostato, nella formulazione della seconda ipotesi (violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera), la menzione dello scopo di depredazione, in modo da chiarire che tale scopo è richiesto solo nella seconda ipotesi e non anche nella prima.

Quanto alla c. d. pirateria presunta (art. 1136), ho notevolmente concentrata la formula legislativa sulla base dei seguenti criteri:

a) ho soppresso la locuzione « in modo da ritenersi destinata alla pirateria », perchè il ritenere la nave destinata alla pirateria costituisce non già un elemento esterno da cui venga desunto un giudizio, bensì il giudizio medesimo che vien desunto da altri elementi, e cioè dall'abusiva presenza di armi a bordo e dalla navigazione senza carte di bordo. Evidentemente, per la punibilità di tale grave fatto, occorre sempre che il giudice si convinca che la nave è destinata alla pirateria;

b) l'avverbio « abusivamente » d'altronde chiarisce sufficientemente che le armi devono essere destinate alla pirateria. In tal modo non potrà ritenersi sospetta di pirateria la nave fornita di armi per circostanze eccezionali che non hanno consentito la regolarizzazione delle carte o per scopi delittuosi diversi dalla pirateria (contrabbando, forniture illegittime a belligeranti, a rivoltosi, ecc.);

c) ho soppresso le altre condizioni indicate nell'art. 1155 prog. 1940 perchè tutte espresse dall'avverbio « abusivamente ».

Conviene ammonire sulla delicata configurazione di questa c. d. pirateria presunta, per la quale il codice per la marina mercantile richiedeva una serie di estremi. Tale reato, ad onta della notevole semplificazione apportata alla formula legislativa, è punibile solo in quei casi nei quali il giudice abbia la completa e fondata convinzione, attraverso gli estremi della presenza abusiva di armi e della mancanza di carte di bordo, della destinazione della nave alla pirateria.

740. — Con l'art. 1137 si punisce la rapina e l'estorsione commessi sul litorale del Regno dal comandante o da un ufficiale della nave nazionale o straniera; evidentemente, perchè integrino il presente delitto, la rapina e l'estorsione devono essere commessi da tali soggetti avvalendosi della nave, il che fa-

cilita l'esecuzione del reato e rende più difficile la difesa pubblica o privata. Per tali motivi ho, *quoad poenam* soltanto, equiparato, il presente reato alla pirateria, da cui per altro esso differisce nettamente.

741. — Già nel prog. 1940 avevo attuato una distinzione tra l'impossessamento violento e l'impossessamento fraudolento della nave o dell'aeromobile da parte dei componenti dell'equipaggio, stabilendo per questa seconda ipotesi — che costituisce una innovazione nei confronti dell'art. 327 c. m. m. — una pena diminuita. Per rendere più chiara tale distinzione, che non riflette solo la pena ma investe gli elementi costitutivi del reato, ho preferito contemplare le due ipotesi in due numeri distinti e con pene autonome (art. 1138).

Evidentemente l'incriminazione si riferisce anche al comandante, specie per l'ipotesi prevista sotto il n. 2.

Il terzo comma comprende l'ipotesi prevista nell'art. 1158 prog. 1940, sulla quale conviene formulare, specie in relazione ai dubbi sorti in seno alla Sottocommissione delle assemblee legislative, i seguenti rilievi:

a) con il trasferimento dell'art. 1158 prog. 1940 nell'articolo 1138, anche per il fatto commesso dall'estraneo vi è graduazione di pena a seconda che il fatto sia commesso con violenza o minaccia ovvero clandestinamente o con mezzi fraudolenti;

b) il fatto, pur non essendo reato tipico della navigazione, meritava di essere previsto nel presente codice sia ai fini di un aggravamento della pena, fondato sulle maggiori esigenze della vita della navigazione, sia perchè l'ipotesi di cui all'articolo 1138 prevede anche la clandestinità ed i mezzi fraudolenti che non ricorrono nella rapina.

742. — Quanto all'accordo tra i componenti dell'equipaggio al fine di commettere il reato dell'art. 1138, ne ho delimitato la punibilità che nel progetto 1931 era riferita ad una serie di reati, al solo impossessamento della nave o dell'aeromobile (art. 1139), in quanto solo in relazione a tale ipotesi di reato l'accordo può apparire degno di rilevanza e, pertanto, eccezionalmente punibile. In tal modo si torna ai limiti dell'art. 329 c. m. m.

Con l'espressione « se il delitto non è commesso » resta chiarito, secondo il noto significato della locuzione, che non deve essere stato commesso neppure il tentativo.

743. — Per il delitto di falsa rotta (art. 1140), che costituiva una delle più tipiche figure di baratteria, ho posto il requisito del dolo specifico, sia perchè non mi è parso, ad onta della diversa formulazione che del reato accolse il codice per la marina mercantile (per altro largamente corretto dalla dottrina, che esigeva il fine di arricchirsi ingiustamente mediante inganno), che la falsa rotta in sè e per sè potesse profilarsi come una tale violazione dei doveri del comandante da essere punita come delitto, sia per adeguare l'essenza di tale reato al carattere patrimoniale dei delitti raggruppati nel presente capo.

Il pericolo di perdita della nave o dell'aeromobile e la perdita dei medesimi costituiscono condizioni di maggiore punibilità, integrando un'altra figura di c. d. reati aggravati dall'evento (secondo e tezo comma).

744. — Con l'art. 1141, che costituisce una innovazione, ho voluto punire il danneggiamento compiuto in danno di una nave, di un galleggiante o di un aeromibile ovvero delle provviste di bordo. Quest'ultima ipotesi faceva parte della previsione dell'articolo 1142 ed è stata ricondotta, per evidente connessione, nell'ambito dell'art. 1141.

La creazione di questa nuova figura di reato è stata imposta dalla necessità di punire più gravemente il danneggiamento in danno della nave, del galleggiante, dell'aeromobile e delle provviste di bordo, data la più esposta situazione di tali cose agli attacchi estranei e la maggiore incidenza del danneggiamento delle medesime nell'interesse statale alla sicurezza della navigazione. Più forte si fa sentire tale esigenza nei confronti dei componenti dell'equipaggio che commettono il fatto in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile su cui si trovano imbarcati. Sarebbe apparso, tra l altro, strano che si prevedesse nel presente codice il danneggiamento del carico o degli attrezzi di bordo e non il più grave danneggiamento della nave, del galleggiante o dell'aeromobile.

Per evitare che si potesse ritenere, nei casi non aggravati a norma del secondo comma dell'art. 635 cod. pen., la punibilità a querela, ho stabilito che in ogni caso si procede d'ufficio.

745. — Nell'art. 1142 ho previsto il delitto di danneggiamento del carico o di attrezzi di bordo, separando questa ipotesi dal delitto di falsa rotta che, come delitto proprio della navigazione, ha un diverso contenuto e una diversa struttura; mi è parsa pertanto da evitare la confusione tra queste diverse ipotesi che si riscontrava nell'art. 305 cod. mar. merc. e, sotto l'epigrafe « atti di baratteria » nell'art. 657 del progetto 1931.

Dati i punti di contatto tra le ipotesi prevedute nell'articolo 1142 e il reato comune di danneggiamento, ne ho adeguato la formulazione al testo dell'art. 635 cod. penale. Perciò ho adoperato la formula « distrugge, disperde, deteriora o rende inservibili » in modo da rendere evidente come questa che costituiva un'ipotesi di baratteria non sia che un caso di danneggiamento, che richiede una previsione a parte perchè, in considerazione della qualità del soggetto attivo (componente dell'equipaggio) e dell'ambiente in cui il delitto è commesso, è opportuno stabilire una pena più grave.

Nel testo dell'articolo ho portato uno spostamento dell'inciso « in tutto o in parte », in modo da rendere chiaro che, esso si riferisce non solo all'ipotesi del rendere inservibile, bensì anche alle altre.

Ho ritenuto opportuno, dopo maturo esame, sopprimere l'ipotesi che dal fatto derivi il pericolo di perdita o la perdita della nave o dell'aeromobile (art. 657, terzo comma progetto 1931, art. 1161, terzo e quarto comma progetto 1940), essendomi sembrata sufficiente la previsione dell'art. 429 cod. penale.

746. — L'art. 1143, corrispondente agli articoli 304 cod. mar. merc. e 658 prog. 1931 e ad una parte dell'art. 1162 prog. 1940, punisce l'impiego abusivo da parte del comandante, a profitto proprio o di altri, della nave, del galleggiante o dell'aeromobile. Siamo nel campo della appropriazione indebita d'uso (a meno che non ricorra l'appropriazione anche del combustibile), che, di regola, non è punita. Per tale sua configurazione, ho distinto il presente reato dall'appropriazione indebita del carico (art. 1145), che corrisponde alla classica figura dell'appropriazione indebita.

Ho previsto il reato solo per il comandante, data la sua maggiore responsabilità corrispondente al maggior carico di doveri inerenti alla sua funzione; mentre il medesimo fatto per gli altri componenti dell'equipaggio costituisce solo illecito disciplinare, data la prevedibile minore proporzione del fatto.

Col secondo comma, nei limitti della duplice condizione del proprio conto e della piccola quantità, ho voluto escludere la punibilità nel caso della c. d. paccottiglia, che costituisce un'antica prassi. Benchè sia stata soppressa la sua legittimità,

ho pensato che essa non potesse non essere presa in considerazione ai fini penali, data la ristretta sfera in cui ne è stata limitata la previsione.

747. — Nell'art. 1144 ho previsto l'ipotesi di appropriazione indebita di danaro preso in prestito dal comandante, apportando rilevanti modifiche ai corrispondenti art. 309 cod. mar. merc. e 662 prog. 1931.

Cominciando dallo scarico di merci, fuori dell'ipotesi di pericolo imminente, prima che sia stata verificata la relazione di eventi straordinari, mi sono convinto che tale previsione dovesse più correttamente essere collocata tra le contravvenzioni (art. 1207).

Quanto al rimanente contenuto dell'articolo, ho coordinato la disposizione con la disciplina del prestito contratto per le esigenze del viaggio.

Il delitto, previsto nell'art. 1145, costituisce un caso di appropriazione indebita (del carico), punito più gravemente per lo specifico dovere di osservanza della fiducia riposta nel componente dell'equipaggio e per la conseguente maggiore facilità di esecuzione del reato.

748. — La nuova formula abbreviata, che ho adottato nell'art. 1146, sostituisce la indicazione della duplice ipotesi dell'appropriazione di cose d'ignota provenienza e di cose di manifesta provenienza da naufragio. Tale nuova formula è coordinata al testo degli articoli 510 e 993, che ho espressamente richiamati. Tuttavia, la duplice ipotesi sussiste ugualmente nella realtà, in quanto per relitti marittimi ed aerei bisogna intendere sia quelli d'ignota provenienza sia quelli provenienti da naufragio.

Questa norma potrebbe apparire superflua, dato il precedente dell'art. 647 cod. pen. che configura il reato di appropriazione indebita di cosa smarrita.

Essa è, invece, indispensabile, in quanto, sul presupposto della necessità della maggiore tutela delle cose abbandonate in mare, estende notevolmente la previsione dell'art. 647 cod. pen. Questo articolo, infatti, richiede che si tratti di cose *smarrite*, di cose cioè che, pur rimanendo in proprietà di una persona, sono uscite dalla sfera di padronanza del possessore senza la di lui volontà. Le «cose d'ignota provenienza», invece, che si trovano nelle acque territoriali ecc., sono di regola *res derelictae*, nei cui confronti non si profila l'appropriazione indebita di cosa smarrita.

Lo stesso fenomeno si verifica in tema di «cose provenienti manifestamente da naufragio», le quali di regola sono abbandonate (caso in cui il getto avvenne per salvare se stessi mediante il sacrificio della cosa, in tempo e luogo che renda normalmente impossibile il ricupero; caso in cui, pur essendo avvenuto il getto per salvare la cosa esclusivamente o contemporaneamente alla persona, la cosa stessa acquista il carattere di abbandonata quando la volontà di mantenere la proprietà risulti praticamente ineffettuabile).

In altri termini, la disciplina penale delle cose trovate in mare o in altri luoghi prossimi d'ignota provenienza o di manifesta provenienza da naufragio si porge in evidente deroga alla disciplina di diritto penale comune delle *res derelictae*.

Le osservazioni che precedono spiegano la funzione dell'articolo in esame nei confronti dell'art. 647 cod. pen.

Un ulteriore problema che già l'articolo 691 aveva risolto nei confronti dell'articolo 387 c. m m. è quello della natura giuridica dell'appropriazione di cose provenienti da naufragio. Il codice della marina mercantile, fondandosi sulla tradizione — la quale riteneva che delle cose gettate in mare in occasione di naufragio non solo la proprietà, ma financo il possesso restasse nell'avente diritto — considerava, nel secondo comma dell'articolo 387 l'appropriazione di cose manifestamente provenienti da naufragio come furto: il c. d. furto calamitoso. Poichè, ad onta della giustificata necessità di garantire penalmente le cose provenienti da naufragio, non è lecito adulterare eccessivamente i concetti giuridici, ma pare che debba destar fermo l'orientamento del progetto, considerando tale caso come appropriazione indebita. Se è lecito per le particolari condizioni in cui avviene il getto delle cose escludere l'*animus derelinquendi*, non è consentito continuare a ritenere che il possesso resti ancora nell'avente diritto.

Ho soggiunto, per la punibilità di tale appropriazione, che questa debba verificarsi nei casi in cui si ha l'obbligo della denuncia del relitto all'autorità marittima o aeronautica, nei casi cioè in cui il valore del relitto superi le lire cinquanta.

Nel secondo comma, seguendo il parere di qualche magistratura, ho stabilito un aumento di pena per gli appartenenti al personale marittimo e alla gente dell'aria e per le persone addette in qualsiasi modo ai servizi di porto o di navigazione.

749. — L'ipotesi dell'impossessamento di nave naufragata e di aeromobile perduto, prevista nell'art. 1147, costituiva l'ultimo comma dell'art. 691 progetto 1931, che era nuovo rispetto al codice per la marina mercantile.

Mi è sembrato che questa figura criminosa meritasse una previsione autonoma, in considerazione delle particolarità, che la distinguono rispetto all'appropriazione di relitti, con la quale ha tuttavia in comune l'impostazione sistematica.

L'aggravante, aggiunta al secondo comma, si fonda sulla maggiore gravità del reato commesso dagli appartenenti al personale marittimo e alla gente dell'aria e dalle persone addette in qualsiasi modo ai servizi di porto o di navigazione ovvero che esercitano una delle attività indicate nell'articolo 68 e sulla più spiccata pericolosità dei soggetti.

750. — Nell'art. 1148, accogliendo la proposta di qualche magistratura, ho ripristinato l'aggravante per i furti commessi a bordo da componenti dell'equipaggio, regolata dall'art. 315 cod. mar. merc., che equiparava il fatto al furto commesso da persone domestiche.

La ragione della norma — che, com'appare evidente, profila una circostanza aggravante e non una figura autonoma di reato — sta nella maggiore gravità del fatto, corrispondente alla notevole fiducia nell'equipaggio da parte dei passeggeri e degli altri membri dell'equipaggio. Poichè tale situazione non rientra in alcuna delle ipotesi dell'art. 61 n. 11 cod. pen., è stata necessaria l'apposita formulazione dell'aggravante in questa sede.

751. — Ho soppresso la figura della ricettazione, contemplata dagli articoli 332 cod. mar. merc. e 651 prog. 1931, in quanto m'è parso che gli ampi confini della pena stabiliti per tale delitto nel codice penale consentano sufficientemente di adeguare la misura della pena alla probabile (non costante) maggiore gravità della ricettazione concernente reati della navigazione.

CAPO VII.

Dei delitti contro la persona.

752. — In questo capo, che corrisponde ad una analoga ripartizione del codice penale, ho disciplinato quei reati contro la persona che incidono sensibilmente nella vita della navigazione, turbandone l'ordinato sviluppo e la organizzazione.

Alcune norme tra quelle contenute in questo capo prevedono solo delle circostanze aggravanti (articoli 1150, 1151, 1152); altre configurano, in maniera particolare in corrispondenza agli interessi della navigazione, ipotesi di reato previste nel codice penale (articoli 1154, 1158); altre, infine, prevedono

ipotesi di reato nuove, cioè proprie dell'ambiente della navigazione, che non trovano alcuna corrispondenza nel codice penale o presentano, nei confronti di questo, immutazioni talmente notevoli da perdere ogni punto di collegamento col diritto penale comune (articoli 1155, 1156, 1157, 1159).

753. — Gli articoli 1150 e 1151 prevedono due aggravanti particolari per l'omicidio volontario o preterintenzionale, la lesione e la percossa commessi dal componente dell'equipaggio in danno di un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle sue funzioni.

L'art. 1150 prevede un'altra aggravante, consistente nell'essere commesso il fatto durante la navigazione.

Va rilevato, in relazione a qualche dubbio espresso in sede di esame del prog. 1940, che le aggravanti previste negli articoli 1150 e 1151 lasciano ferme le altre aggravanti comuni o particolari del codice penale o di altre leggi speciali, tranne quelle che eventualmente potessero identificarsi con le aggravanti previste nei detti articoli o potessero comprenderle nella loro previsione.

E, del pari, evidente che l'ergastolo è stabilito per il caso che concorrano le due circostanze previste nei due comma dell'art. 1150; occorre cioè, che il fatto sia commesso contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle sue funzioni e durante la navigazione.

Con la nuova formula degli articoli 1150 e 1151 — col richiamo, cioè, agli articoli del codice penale — ho rimosso ogni causa di dubbio, come quello sul carattere doloso della lesione.

754. — Il delitto di tratta e commercio degli schiavi — tipica e tradizionale figura del diritto penale marittimo — è stato compiutamente disciplinato dal codice penale (art. 601); sicchè, ad onta di tale carattere che rende il presente codice la sede più adatta alla sua disciplina, poco resta ancora da regolare al legislatore della navigazione.

Poteva, perciò, apparire accettabile, in via di principio, la proposta della Corte di Cassazione di sopprimere la previsione della tratta nel presente codice. M'è parso, tuttavia, che, pur dovendo rinunziare ad una configurazione autonoma del delitto, fosse da tener conto di due esigenze particolari, delle quali non poteva preoccuparsi il codice penale, e cioè della più grave situazione che si profila per il comandante e l'ufficiale della nave che eserciti la tratta e della ipotesi della nave destinata alla tratta.

La prima ipotesi — che si è tradotta in una circostanza aggravante (art. 1152) — non richiede alcuna spiegazione. Occorre, solo, chiarire che l'aggravante presuppone che si tratti del comandante o dell'ufficiale della nave mediante la quale viene commesso il delitto e non può, pertanto, applicarsi a qualunque comandante o ufficiale di nave che si trovi a commettere il delitto od a concorrervi senza utilizzare la particolare situazione di essere il comandante o l'ufficiale della nave che esercita la tratta: tale situazione facilita l'esecuzione del reato e comunque si profila come fondamento di una maggiore responsabilità. L'aggravante, quindi, si fonda su questa duplice considerazione: maggiore facilità nell'esecuzione del reato da parte del comandante o dell'ufficiale della nave, e specifica violazione dei doveri inerenti al proprio ufficio da parte del comandante o dell'ufficiale della nave mediante la quale si commette la tratta o il commercio di schiavi.

Mentre l'art. 1152 non prevede che un'aggravante del delitto di cui all'art. 601 cod. pen., l'art. 1153 configura un'ipotesi particolare di delitto, costituita dal fatto di destinare una nave alla tratta, predisponendo tutti quei mezzi e quella particolare organizzazione della nave che sono richiesti per l'esercizio della tratta e del commercio di schiavi. Il codice per la marina mercantile prevedeva la sorpresa di una nave « armata pel trasporto di schiavi prima che alcun fatto di tratta abbia avuto luogo » (art. 340). A tale incriminazione corrisponde l'art. 1153 del codice della navigazione, che pertanto, punisce un fatto che può corrispondere allo schema del tentativo del delitto di cui all'art. 601 cod. pen. e, perfino, come fu esattamente rilevato in sede di esame del prog. 1931, non rientrare neppure in tale schema. La ragione di punire la destinazione della nave alla tratta ed al commercio di schiavi — sia facendo assurgere a reato consumato un'ipotesi di tentativo, sia, e maggiormente, configurando come reato consumato un'attività che non corrisponde neppure al tentativo — è determinata dalla impossibilità o dalla enorme difficoltà di cogliere le navi negriere nell'effettivo esercizio del loro triste e incivile traffico, che viene accuratamente celato, nella conseguente necessità di cogliere simile attività criminale all'inizio, nel momento in cui l'allestimento della nave non lasci sorgere alcun dubbio sulla sua destinazione al barbaro mercato. E' evidente che, data la configurazione della norma, occorre una diligente indagine sull'effettiva destinazione della nave alla tratta e sulla correlativa conoscenza di tale destinazione da parte dell'imputato. In tal modo, superandosi ogni atteggiamento presuntivo della responsabilità, non saranno traditi i tradizionali canoni che la norma vuol riaffermare.

A tal fine, pur non avendo creduto opportuno riprodurre l'elencazione, contenuta negli articoli 341, 342 e 343 cod. mar. merc., della disposizione dell'armamento e degli attrezzi di bordo, è necessario che sotto l'aspetto oggettivo, la nave risulti armata in maniera da non lasciare menomamente dubitare della sua destinazione alla tratta ed al commercio degli schiavi.

755. — Nell'art. 1154 ho fuso — per l'identità della materia e della pena — le varie ipotesi di abuso di autorità contemplate negli articoli 365, 366 e 375 cod. mar. merc. L'abuso di autorità — consistente nell'uso di misure di rigore non consentite — può essere rivolto sia contro un dipendente o un passeggero sia contro una persona arrestata o detenuta data in consegna per la custodia o il trasporto o affidata in esecuzione di un provvedimento dell'autorità competente. Nell'uno e nell'altro caso si ha l'abuso di un potere disciplinare senza che le diversità di specie incidano sull'essenza del reato.

Quanto alla misura della pena non ho creduto di distinguere le due ipotesi, corrispondenti agli articoli 1172 e 1173 prog. 1940, e, conseguentemente, neppure di aumentare la pena per l'abuso di autorità in danno del passeggero, come ha proposto la Sottocommissione delle assemblee legislative, poichè non mi è parso che tale ipotesi sia più grave dell'abuso di autorità in danno del dipendente.

Ho modellato la disposizione sull'art. 608 cod. pen. In conformità all'interpretazione data a tale disposizione, l'espressione « misure non consentite dalla legge » va intesa sia nel senso di misure non previste dalla legge sia nel senso di misure previste dalla legge, ma applicate arbitrariamente: in tali sensi nei confronti dei corrispondenti articoli del codice della marina mercantile era stato deciso da qualche magistratura di merito. La soppressione, pertanto, dell'espressione « atti arbitrari », già adottata nell'art. 1173 prog. 1940, non importa alcuna variazione di sostanza.

756. — Il delitto di sbarco e abbandono arbitrario di persone (art. 1155) — comprensivo di due ipotesi, che possono essere, ma non sono sempre di diversa gravità e, quindi, non richiedono, come fu proposto, una distinta previsione — è punito con una pena che corrisponde nel minimo alla pena dell'art. 591 cod. pen., mentre nel massimo si mantiene ad

una misura inferiore, dato il diverso grado di gravità dei due delitti previsti rispettivamente negli articoli 1155 di questo codice e 591 cod. penale.

Ho esteso la previsione dello sbarco arbitrario anche al passeggero, che invece nell'art. 679 prog. del 1931 era menzionato solo per l'abbandono in corso di viaggio, per evitare l'incongruenza di punire il fatto meno grave dell'abbandono del passeggero e non il fatto più grave del suo sbarco arbitrario.

Poichè è stato espresso qualche dubbio sulla partenza anticipata, osservandosi che l'anticipazione può essere determinata da contingenze sopravvenute alla promessa di attendere il passeggero, è opportuno osservare che è ovvio che l'anticipazione della partenza, costituendo una delle modalità di esecuzione del delitto, dev'essere fatta con la coscienza e la volontà di abbandonare il passeggero o il componente dell'equipaggio.

757. — Con l'art. 1156 si prevede un'altra ipotesi di abbandono, tuttavia meno grave della precedente. Qui si tratta dello sbarco consentito (articoli 365 e 926) del componente dell'equipaggio ammalato o ferito. L'infrazione consiste nell'omettere di provvedere il componente dell'equipaggio dei mezzi necessari alla cura e al rimpatrio, come prescrivono i citati articoli 365 e 926.

La minore gravità del fatto si deduce dalla considerazione che qui non si ha l'abbandono vero e proprio di una persona, bensì la mancata somministrazione dei mezzi necessari per la cura ed il rimpatrio. Una notevole gravità può profilarsi allorchè da simile condotta derivano delle particolari conseguenze: per tal caso ho, nel terzo comma, stabilito pene identiche a quelle stabilite nel terzo comma dell'art. 1155.

758. — Nell'art. 1157 ho ripristinato la limitazione della tutela ai soli marittimi, mentre nel prog. 1940 (art. 1176) avevo esteso la previsione ai passeggeri naufraghi o arbitrariamente sbarcati: mi sono convinto, infatti, che, per far assurgere ad illecito penale un dovere di carattere etico, occorresse mantenere l'incriminazione in limiti molto ristretti. L'obbligo di dare ricovero al marittimo abbandonato corrisponde ad uno specifico dovere di assistenza fondato sulla solidarietà di categoria.

Nell'espressione « trovando abbandonato » si comprendono tutte le situazioni possibili, dal marittimo naufrago al marittimo arbitrariamente sbarcato.

Con l'espressione « omette di dargli ricovero » — sostituita alla formula « non offre l'assistenza », adottata dal codice della marina mercantile e dal progetto 1931 — ho voluto chiarire che il comandante non ha alcun dovere di attivarsi fino ad offrire il ricovero, ma soltanto quello di dare ricovero a chi lo richiede.

Per mitigare il rigore a cui si giungerebbe, per i principî in tema di concorso di reati, in caso di mancata assistenza a più marittimi ho disposto nel secondo comma che in tal caso la pena è raddoppiata.

759. — L'art. 1158 prevede l'omessa assistenza e l'omesso salvataggio. Seguendo il parere della Sottocommissione delle assemblee legislative, ho adottato una formula sintetica comprensiva delle due ipotesi e delle relative condizioni d'incriminazione.

E' evidente che la disposizione in esame va messa in correlazione con la disciplina dell'assistenza e del salvataggio (articoli 489 e seguenti, 981 e seguenti); la determinazione, pertanto, dei casi in cui sussiste l'obbligo dell'assistenza e del salvataggio va fatta sulla base di tali norme. Si spiega così la soppressione della locuzione « potendo soccorrerla senza esporre a gravi rischi la nave, l'aeromobile, l'equipaggio o i passeggeri ».

La previsione dell'ipotesi colposa si riferisce a quei casi nei quali l'omissione dell'assistenza o del salvataggio è dovuta ad un comportamento colposo del comandante: si può avere, infatti, colpa nella valutazione della possibilità di prestare assistenza, come, per es., nella valutazione della velocità della nave e della possibilità quindi di prestare utilmente il soccorso.

760. — Nell'art. 1159 ho previsto il fatto del comandante della nave che fa mancare i viveri necessari alle persone imbarcate; trattandosi di un delitto (di pericolo) contro la persona, l'ho collocato in questo capo.

Semplificando la formula adottata dagli articoli 360 cod. mar. merc. e 677, secondo comma prog. 1931:

a) ho soppresso la menzione della mancata rinnovazione negli scali intermedi delle provviste alimentari alterate o dell'acqua corrotta, essendo questa una modalità del fatto di far mancare i viveri non meritevole di particolare menzione;

b) ho soppresso il riferimento alla mancanza parziale di viveri, perchè o la mancanza parziale dei viveri è tale da ridursi ad un'effettiva mancanza ed allora è punibile come la mancanza totale oppure è lieve e di ristretta importanza ed allora sarebbe eccessivo il punirla. Nella latitudine della pena il giudice potrà trovare la misura appropriata alla maggiore o minore estensione della mancanza di viveri.

TITOLO III.

DELLE CONTRAVVENZIONI IN PARTICOLARE.

761. — Ho attentamente rielaborato tutta la materia delle contravvenzioni, la quale presentava particolare importanza sia perchè destinata a regolare penalmente tutta quella parte della disciplina della navigazione marittima, interna ed aerea che, per i suoi riflessi e la sua essenza, meritava la tutela penale sia perchè tra le norme penali della navigazione quelle contenute nel presente titolo sono le più chiamate a frequenti applicazioni.

La elaborazione di questa parte della riforma è stata delicata, per l'esigenza di creare un preciso e compiuto collegamento tra le norme contravvenzionali e le norme contenute nelle altre due parti del codice che di quelle costituiscono il presupposto. E, poichè le altre due parti costituiscono un nuovo regolamento della navigazione, le norme contravvenzionali, per inevitabile riflesso, escono dalla riforma completamente rielaborate: parte di esse erano già contenute nel codice della marina mercantile e nel prog. 1931; parte, invece, costituiscono una piena innovazione del codice, specie per quanto si riferisce alla navigazione interna e a quella aerea.

Per quanto attiene alla navigazione aerea va rilevato che alcune norme contravvenzionali erano contenute nella legge aeronautica del 1923 o nel regolamento della navigazione aerea del 1925. Anche esse, però, sono state rielaborate ed adattate al complesso sistema di norme penali della navigazione, nel quale venivano ad essere inserite.

Circa la ripartizione delle norme contravvenzionali va rilevato che ho adottato un metodo che, in coerenza alle premesse innanzi illustrate (n. 681), tenesse conto dell'oggettività giuridica dei reati. Nella determinazione e delimitazione delle oggettività giuridiche ho tenuto conto della distribuzione che delle norme presupposte dalle disposizioni contravvenzionali era stata attuata nelle due precedenti parti.

Non solo per ridurre il numero degli articoli, ma, e soprattutto, per raggruppare intorno ad un unico nucleo risalente alla stessa oggettività giuridica più disposizioni collegate da tale sostanziale legame, ho fuso talvolta in un solo articolo quelle che nei precedenti progetti apparivano come più disposizioni distinte.

CAPO I.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione.

762. — L'art. 1161 contempla il fatto dell'abusiva occupazione di spazio demaniale e della inosservanza di limiti alla proprietà privata, circoscrivendo quest'ultima ipotesi attraverso il richiamo agli articoli 55, 714 e 716.

Mi è sembrato opportuno, per una ragione di economia del sistema, ritornare alla base unitaria degli articoli 400 codice della marina mercantile e 702 progetto 1931, abbandonando la scissione delle due ipotesi operata nel progetto 1940 attraverso le norme degli articoli 1179 e 1180.

Per rendere evidente il carattere sussidiario della norma e per evitare anche che si possa, nel caso in cui il fatto assume la figura dell'usurpazione, pensare ad una duplice responsabilità, ho sostituito all'inciso iniziale dell'articolo 702 progetto 1931 la formula « qualora il fatto non costituisca un più grave reato ».

763. — L'art. 1162 configura l'estrazione di arena o di altro materiale nell'ambito del demanio marittimo o del mare territoriale ovvero delle zone portuali della navigazione interna, senza la concessione prevista dall'art. 51. Ho soppresso la sanzione della confisca prevista dall'art. 703 del progetto 1931 essendo sufficiente l'ampia e compiuta disciplina dell'art. 240 cod. penale.

764. — L'art. 1163 prevede l'impianto e l'esercizio abusivo di stabilimenti o depositi, ipotesi già parzialmente regolata dall'art. 704 progetto 1931. Il primo comma di tale articolo configura una nuova ipotesi contravvenzionale, in quanto munisce di sanzione penale l'art. 52 che ne risultava sprovvisto: il che non si spiegava affatto, data la notevole importanza di quella norma nella disciplina del demanio e della polizia marittima. La disposizione prevede distinte ipotesi: l'impianto o l'esercizio di stabilimenti o depositi entro i confini del demanio marittimo ovvero comunque collegati al mare, a corsi di acqua o a canali navigabili senza la concessione prevista nel primo comma dell'art. 52; l'inosservanza delle disposizioni di polizia che l'autorità marittima può emanare in relazione a tali stabilimenti o depositi a norma del secondo comma dell'art. 52. La previsione è stata estesa all'impianto e all'esercizio di depositi e stabilimenti nelle zone portuali della navigazione interna, oggetto di apposita disciplina nell'art. 59.

Il secondo comma dell'art. 1163 prevede l'impianto e l'esercizio di stabilimenti e il deposito di sostanze infiammabili o esplosive senza l'autorizzazione prescritta dall'ultimo comma dell'art. 52, dal terzo comma dell'art. 59 e dal secondo e terzo comma dell'art. 723.

765. — Con una disposizione conforme allo schema della norma in bianco (art. 1164), ho ampliato la tutela penale del demanio marittimo e aeronautico, nonchè delle zone portuali della navigazione interna, tenendo particolarmente conto del fatto che questa materia rimane disciplinata per la maggior parte da leggi e regolamenti speciali e da provvedimenti emanati dall'autorità competente.

CAPO II.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'ordinamento e la polizia dei porti e degli aerodromi.

766. — Ho dato alle disposizioni contenute in questo capo una nuova sistemazione secondo un criterio di maggiore affinità di materia.

Nell'art. 1165 ho previsto l'ipotesi del deposito abusivo di merci e della mancata rimozione di cose depositate, in relazione agli obblighi stabiliti dagli articoli 50, 57 e 723, primo comma, tenendo conto, accanto all'ipotesi del mancato permesso dell'autorità competente, di quella del mancato pagamento del canone dovuto.

Nel n. 2 ho soppresso l'inciso « avendo fatto legittimamente un deposito », contenuto nell'art. 1195 progetto 1940, il quale limitava la previsione alla sola ipotesi della mancata esecuzione dell'ordine di rimozione di cose regolarmente depositate, lasciandone fuori l'ipotesi della mancata esecuzione dell'ordine di rimozione di cose irregolarmente depositate. Quest'ultima ipotesi, pertanto, rientra nella disposizione del n. 2. In conseguenza, nel caso che si abbia sia il deposito senza il consenso dell'autorità competente e senza il pagamento dei relativi diritti sia la mancata esecuzione dell'ordine di rimozione dell'illegittimo deposito, si risponde a norma tanto del n. 1 quanto del n. 2 dell'art. 1165.

767. — Nell'art. 1166 ho previsto l'ipotesi di getto di materiali e interrimento dei fondali, già regolata dagli articoli 399 codice marina mercantile e 748 progetto 1931; ma col richiamo dell'art. 76 ho esteso la incriminazione all'ipotesi dell'interrimento dei fondali e dell'intorbidamento delle acque.

768. — L'art. 1170 prevede soltanto l'inosservanza dell'obbligo di assumere un pilota nei luoghi dove il pilotaggio è obbligatorio; mentre l'assunzione come pilota di persona non autorizzata al pilotaggio e l'esercizio del pilotaggio da parte di persona non autorizzata (che costituivano parte del primo e il secondo comma dell'art. 736 progetto 1931) rientrano nell'incriminazione dell'art. 1171, n. 3.

769. — L'art. 1171 condensa in un'unica configurazione tre distinte ipotesi di esercizio abusivo di attività condizionate ad una concessione, patente o autorizzazione, riunendo nell'economia di una sola disposizione tre distinti articoli del progetto 1940 (articoli 1186, 1194 e 1127): l'ipotesi contenuta in quest'ultimo articolo è stata trasferita dai delitti nel titolo delle contravvenzioni, perchè mi è parso più adeguata la presente sede a tale incriminazione, che è sostanzialmente analoga alle altre due contenute nell'art. 1171.

770. — L'art. 1172, che contempla l'inosservanza delle norme sull'impiego delle maestranze nelle operazioni portuali, è formulato in modo che non sia consentito alcun dubbio sul regolamento del caso di più persone irregolarmente impiegate o di più giornate di lavoro nelle quali venga irregolarmente impiegata una persona.

771. — Nell'art. 1173, che contempla l'inosservanza di tariffe, la formula « richiede e riscuote » mira a chiarire due punti: *a*) che la responsabilità penale sorge soltanto nel caso in cui la richiesta di una mercede superiore a quella fissata nella tariffa sia seguita da successo, cioè dalla riscossione della mercede medesima; sicchè non basta, a dar luogo al reato, la semplice richiesta non seguita da un pagamento ad essa conforme; *b*) che non vi è luogo a responsabilità penale nel caso in cui una mercede superiore a quella stabilita in tariffa venga spontaneamente data, nel caso cioè in cui essa non sia dovuta ad un'esagerata richiesta bensì allo spirito di liberalità di chi si è servito dell'avente diritto alla mercede.

772. — L'art. 1174 completa il sistema delle sanzioni in materia di polizia dei porti o degli aerodromi con una formula lata e quindi idonea a comprendere tutte le ipotesi di contravvenzione a una disposizione di legge o di regolamento ovvero a un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente, che non siano specificamente previste in questo capo.

CAPO III.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'assunzione della gente di mare e del personale di volo.

773. — Nell'art. 1176, che concerne l'inosservanza del divieto di mediazione, ho previsto, per l'identità dell'interesse protetto, anche l'intermediazione nell'assunzione di una persona dell'equipaggio di aeromobile.

Adottando la formula al singolare, ho chiarito che per ciascuna persona per la cui assunzione venga attuata l'opera di mediazione sorge la responsabilità penale; con la conseguenza che nel caso di più persone interverrà la disposizione del n. 1 dell'art. 1177, che costituisce una deroga (impropriamente collocata, solo per ragioni pratiche, nella disposizione relativa alle aggravanti) alla disciplina del concorso di reati: tale deroga, naturalmente, è posta nell'interesse del colpevole e, come tale, non può trasformarsi in causa di aggravamento della sua responsabilità.

774. — L'art. 1178 prevede l'assunzione irregolare di personale e la omessa annotazione sul ruolo di equipaggio, già regolate dagli articoli 371 cod. mar. merc. e 713 progetto 1931. Ho aggiunto soltanto l'ipotesi dell'arruolamento senza la preventiva visita medica ed ho esteso la previsione all'equipaggio di aeromobile e a quello della navigazione interna.

775. — Nell'art. 1179 sono previste le due ipotesi dell'arruolamento del minore degli anni quattordici e della destinazione del minore degli anni diciotto ai servizi di macchina (o, per l'aeromobile, ai servizi tecnici di bordo). Ho soppresso l'ipotesi dell'assunzione del minore degli anni diciotto maggiore degli anni quattordici senza il consenso dell'esercente la patria potestà o la tutela, già prevista nel n. 2 dell'art. 1212 progetto 1940, in quanto tale ipotesi rientra nell'art. 1178: l'assunzione, infatti, in tali condizioni equivale ad assunzione di persona non appartenente alla gente di mare, dato che non si può iscrivere nelle matricole della gente di mare il maggiore degli anni quattordici minore degli anni diciotto senza il consenso dell'esercente la patria potestà o la tutela.

Quanto all'ipotesi della destinazione del minore degli anni diciotto ai servizi di macchina (per la nave) o ai servizi tecnici di bordo (per l'aeromobile), ho soppresso l'inciso, che era contenuto nel n. 3 dell'art. 1212 progetto 1940, « benchè sia stata assunta col previo consenso »: non mi è parso, infatti, necessario chiarire quanto già doveva essere per sè stesso chiaro, che cioè l'ipotesi ricorre sia nel caso di assunzione del minore consentita da chi di diritto, sia nel caso di assunzione non consentita. Resta da risolvere nel secondo caso il problema se trattisi di concorso di reati o di concorso di norme, trattandosi di ipotesi previste nel medesimo comma: ma questo è problema di carattere generale, che spetta quindi al diritto penale comune risolvere.

776. — L'art. 1180 contempla il caso dell'assunzione di stranieri fuori dei casi consentiti, già previsto nell'art. 714 progetto 1931. Ho esteso la previsione all'aeromobile, dato il medesimo divieto, vigente per esso, di assunzione di stranieri nell'equipaggio.

Poichè gli articoli 294, 319, 886 e 898 stabiliscono un termine entro il quale devono essere sbarcati gli stranieri assunti nei casi consentiti, mi sono riferito a tale termine nella formulazione del secondo comma dell'art. 1180.

Con la sostituzione del singolare « uno straniero » al plurale usato dal progetto 1931, ho inteso chiarire che, nel caso di più stranieri assunti, si ha una responsabilità plurima a titolo di concorso.

777. — Ho trasferito la disposizione dell'art. 1181 dal titolo dei delitti nel presente titolo, perchè mi è parsa più idonea la configurazione contravvenzionale al reato di sbarco all'estero di componente dell'equipaggio soggetto ad obblighi di leva.

Ho esteso la previsione alla navigazione aerea, dato che l'art. 813 pone per essa un limite identico a quello imposto dall'art. 196 per la navigazione marittima, e cioè l'autorizzazione della competente autorità.

CAPO IV.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla costruzione e sulla proprietà della nave o dell'aeromobile.

778. — L'art. 1182 contempla le varie inosservanze relative alla costruzione o riparazione di nave o aeromobile, nonchè al varo della nave, già previste negli articoli 705 e 706 del progetto 1931.

Nel n. 1 dell'articolo ho sostituito alla formula « commette » l'altra « fa eseguire » con la quale ho voluto mettere in evidenza, più del conferimento dell'incarico, il momento dell'inizio dell'esecuzione determinata da tale conferimento. Come risulta pure dal n. 2, per la punibilità di chi fa eseguire la costruzione o la riparazione, occorre, infatti, che questa venga iniziata.

La formula « patente, autorizzazione o abilitazione », adottata nel n. 2, comprende anche la mancanza dei « titoli di studio », richiesti dall'art. 32 del regolamento sullo stato giuridico della gente dell'aria, ed ora preveduti nel regolamento di esecuzione al codice.

779. — Nell'art. 1183 ho previsto espressamente l'ipotesi del giustificato motivo, che serve a tener conto dei casi in cui non è possibile al proprietario di eseguire l'ordine di riparazione o di destinazione ad altro uso, come quello — su cui si fermarono alcuni pareri espressi sul prog. 1931 — della mancanza di mezzi necessari.

Pur avendosi in tal caso quel quadro della buona fede che consiste nella mancanza di volontà di fare ciò che materialmente si è fatto o addirittura della volontà contraria a quella su cui si fonda l'imputazione, mi è parso che fosse più utile fare esplicito riferimento al « giustificato motivo ».

Nel secondo comma dell'art. 1183 è punito il fatto di chi demolisce una nave o un galleggiante nazionali, senza l'autorizzazione prescritta dall'art. 160. Ho esteso l'incriminazione alla navigazione aerea, menzionando il proprietario dell'aeromobile che lo demolisce senza la preventiva dichiarazione prevista dall'art. 760.

780. — Nell'art. 1185 ho previsto l'ipotesi di inosservanza a una disposizione attinente al regime amministrativo dell'aeromobile. Il fondamento della norma sta nella esigenza di tutelare l'interesse statale a conoscere con esattezza la consistenza della flotta aerea nazionale e i proprietari degli aeromobili. La disposizione si ricollega infatti all'art. 754 che pone a carico del proprietario l'obbligo di chiedere l'iscrizione dell'aeromobile entro otto giorni dal rilascio del certificato di navigabilità o di quello di collaudo; si colpisce pertanto il fatto di chi chiede l'iscrizione oltre tale termine, facendosi così salva la situazione di chi costruisca o faccia costruire un aeromobile per venderlo all'estero senza doverlo perciò iscrivere.

CAPO V.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla polizia della navigazione.

781. — L'art. 1186, formulato come una norma in bianco, si richiama a tutte le prescrizioni che sulle visite e sulle ispezioni delle navi, dei galleggianti o degli aeromobili sono

contenute nel presente codice, in altre leggi, nei regolamenti o nelle disposizioni delle autorità. La formula della disposizione, pertanto, risulta notevolmente semplificata rispetto a quella dell'art. 718 progetto 1931.

782. — Nell'art. 1187 ho previsto espressamente l'abusivo esercizio di servizi di navigazione interna; ciò in relazione alla disciplina di tale attività introdotta negli articoli 225 e 226, che prescrivono rispettivamente una concessione per l'esercizio di un pubblico servizio di linea o di rimorchio ovvero di traino con mezzi meccanici, e un'autorizzazione per gli altri servizi. Nel quadro della tutela della navigazione interna viene a collocarsi anche la norma dell'art. 1189, che punisce l'inosservanza delle modalità stabilite dall'autorità competente per l'esercizio di quei servizi per i quali l'art. 226 non prevede un atto di concessione ma una semplice autorizzazione.

783. — L'art. 1188 — corrispondente alle norme contenute negli articoli 1, 2, 9 e 10 r. d. 18 ottobre 1923, n. 3176, limitatamente all'ipotesi del pubblico servizio di trasporto aereo — è stato esteso all'ipotesi dell'abusivo esercizio di lavoro aereo, che nella disciplina adottata da questo codice è condizionato al rilascio di una licenza (art. 788).

784. — Nella previsione dell'art. 1193, in considerazione della comune oggettività giuridica, ho riunito le due ipotesi degli articoli 352 e 358 cod. mer. merc. relative alla mancanza a bordo dei documenti prescritti e alla irregolare tenuta del ruolo di equipaggio, estendendo la sanzione al comandante di aeromobile.

785. — L'art. 1198 prevede l'inosservanza dell'obbligo, posto dal secondo comma dell'art. 485 a carico del comandante di nave, di dare, in caso di urto, alle altre navi le notizie necessarie per l'identificazione della propria; ho esteso la incriminazione — già prevista dall'art. 17 della legge 14 giugno 1925, n. 938 — al comandante di aeromobile.

786. — L'art. 1199 prevede due distinte ipotesi: l'imbarco da parte del comandante di armi e munizioni da guerra, gas tossici o merci pericolose, senza l'autorizzazione prescritta dagli articoli 193 e 815 e l'imbarco clandestino da parte di chiunque di armi e munizioni da guerra, gas tossici, sostanze esplosive o infiammabili o altre materie nocive o pericolose.

La più grave pena stabilita per la prima ipotesi è giustificata dalla considerazione della maggiore gravità del fatto commesso dal comandante, che è tenuto a particolari doveri di rispetto delle norme sulla polizia della navigazione.

787. — Gli articoli 1201 a 1204 attuano un compiuto sistema di sanzioni per le inosservanze relative alle numerose disposizioni sulla partenza e sull'approdo degli aeromobili, che costituiscono un delicatissimo settore della polizia della navigazione.

788. — La contravvenzione, prevista nell'art. 1206, del comandante di nave o di aeromobile che, senza giustificato motivo, impedisce a un componente dell'equipaggio o ad un passeggero di recarsi a terra per presentare reclami all'autorità, data la sua configurazione come reato sussidiario, non esclude che il fatto possa costituire un più grave reato, come, ad es., il delitto di sequestro di persona o di violenza privata. Ma non è detto che l'impedimento alla presentazione di reclami s'identifichi sempre con uno di tali delitti, dato che essa può attuarsi in una forma che non ne integri gli estremi, come nel caso del comandante che con pretesti varii (specie con pretesti relativi al servizio), riesce ad evitare al componente dell'equipaggio o al passeggero di recarsi a terra o gli neghi il permesso di scendere.

789. — Ho trasferito l'ipotesi prevista nell'art. 1200, relativa al rifiuto di trasportare condannati, imputati e corpi di reato, dal titolo dei delitti al presente titolo, perchè mi è sembrata più conforme alla sua natura la configurazione contravvenzionale.

790. — L'art. 1211 configura come contravvenzione il rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica, in relazione all'obbligo fatto in tal senso al comandante di nave nazionale dall'art. 201. Ho considerato che tale rifiuto, costituendo un atto d'indisciplina nei confronti di una nave da guerra di potenza amica, offende un interesse statale di notevole importanza.

791. — Nell'art. 1212 è prevista l'inosservanza alle disposizioni degli articoli 213 e 214, che, ponendo dei limiti rigorosi all'esercizio della navigazione da diporto, mi sono sembrate degne di tutela penale.

792. — Analogamente a quanto fatto per il capo II, ho inserito in questo capo una norma in bianco (art. 1213), per colpire le contravvenzioni alle norme di ogni natura in materia di polizia di bordo, per le quali manchi una sanzione apposita.

CAPO VI.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla sicurezza della navigazione.

793. — L'art. 1215 tutela penalmente l'interesse dello Stato alla sicurezza della navigazione in quanto attiene alla esistenza delle condizioni di navigabilità della nave, del galleggiante o dell'aeromobile.

Tale interesse si traduce in tre precetti: *a*) nell'obbligo dell'armatore della nave o dell'esercente dell'aeromobile di non far partire la nave o l'aeromobile in condizioni che non realizzino lo stato di navigabilità; *b*) nell'obbligo dell'armatore o del comandante del galleggiante di non impiegare un galleggiante che si trovi nelle dette condizioni; *c*) nell'obbligo del comandante della nave o dell'aeromobile di non navigare con una nave o un aeromobile che si trovi nelle predette condizioni. Per tale ultima ipotesi sono previsti espressamente i casi di necessità sopravvenuti in corso di navigazione. In relazione a questa riserva ho preferito abbandonare la formula « in alto mare » usata per la nave dal progetto 1931, adottando sia per la nave che per l'aeromobile la formula unitaria « in corso di navigazione », che, tra l'altro, non ponendo alcun limite concernente il movimento della navigazione in cui insorgano le necessità di cui si tratta, vale a lasciar libera la valutazione di questo estremo da indagare secondo criteri tecnici e profili di specie.

794. — Nell'art. 1216 ho rielaborato la materia dell'abilitazione alla navigazione e dei relativi documenti ai fini penali. Poichè tra la disciplina della navigazione marittima e quella della navigazione aerea v'è una certa diversità ho dovuto prevedere nel primo e nel secondo comma, due ipotesi differenti:

a) per la navigazione marittima:

1) divieto per l'armatore e per il comandante (primo e secondo comma dell'art. 1216) di impiegare la nave o il galleggiante non abilitati alla navigazione o senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità;

2) obbligo per il comandante (art. 1193) di navigare avendo a bordo i prescritti documenti;

b) per la navigazione aerea:

1) divieto per l'esercente e per il comandante (primo e terzo comma dell'art. 1216) di impiegare un aeromobile non

abilitato alla navigazione o il cui certificato di navigabilità o di collaudo non sia in vigore;

2) obbligo per il comandante (art. 1193) di navigare avendo a bordo i prescritti documenti.

In conseguenza, la semplice mancanza a bordo dei documenti relativi all'abilitazione alla navigazione o comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità (per la nave) ovvero del certificato di navigabilità o di collaudo (per l'aeromobile) dà luogo alla responsabilità fissata nell'art. 1193 mentre la inesistenza dei detti documenti o la loro mancanza attuale di validità rientra nella previsione dell'art. 1216.

795. — L'art. 1217 mira a tutelare l'interesse alla sicurezza della navigazione, in quanto attiene all'esistenza di quella particolare condizione di navigabilità costituita dal regolare caricamento della nave. Il superamento, infatti, della linea di massimo carico produce un pericolo per la sicurezza della navigazione, sul quale si fonda la presente incriminazione.

796. — L'art. 1218 comprende in genere ogni inosservanza delle norme sulle segnalazioni relative alla circolazione marittima o aerea. Tale formulazione — che riproduce lo schema della norma in bianco — consente di abbracciare nella tutela penale attuata dal presente articolo tutte quelle disposizioni sulle segnalazioni che si trovano in leggi o in regolamenti o possono essere legittimamente emanate dall'autorità.

La previsione è estesa alla navigazione interna, con una riduzione della pena.

797. — L'art. 1219 prevede una particolare forma di attività produttiva di pericolo per la sicurezza della navigazione e — ricollegandosi alle norme che prescrivono l'autorizzazione per le modificazioni alla struttura dello scafo, all'apparato motore e a qualsiasi installazione di bordo ovvero la preventiva denuncia per le modificazioni alla struttura dell'aeromobile che ne alterano le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di navigabilità o di collaudo — punisce ogni attività che non si uniformi a tale rigorosa disciplina.

798. — Come ho chiarito a suo tempo, ho trasferito nelle contravvenzioni (articoli 1220 e 1222) le norme che puniscono il fatto di chi comanda una nave o un aeromobile oltre i limiti dell'abitazione e la mancata direzione personale della nave.

799. — L'art. 1221 mira a tutelare la sicurezza della navigazione che può essere messa in pericolo dall'inosservanza delle norme sulla composizione e sulla forza minima dell'equipaggio. E' ovvio, infatti, che tale inosservanza, con la conseguente inidoneità dell'equipaggio ad assolvere tutti i compiti che la vita di bordo impone, può dar luogo ad una navigazione irregolare o pericolosa.

800. — Nell'art. 1223 ho previsto l'ipotesi dell'assegnazione indebita di funzioni a bordo di navi e di aeromobili; ho aggiunto la riserva « qualora il fatto non costituisca un più grave reato », mediante la quale è tenuta ferma la maggiore responsabilità nel caso dell'art. 1116 allorchè il comando venga dal comandante affidato a chi non ha i requisiti per sostituirlo.

801. — L'art. 1224 — corrispondente all'art. 153 r. d. 23 maggio 1932 n. 719 — prevede la responsabilità sia del vettore sia del comandante per l'inosservanza delle disposizioni sul numero massimo dei passeggeri. La identificazione della responsabilità in relazione a ciascun passeggero risolve chiaramente il problema della pluralità di passeggeri in eccedenza, intervenendo in tal caso un concorso di reati.

802. — L'art. 1225 prevede il fatto del comandante di nave che omette di prendere i provvedimenti necessari per tutelare la salute dell'equipaggio e dei passeggeri negli approdi dichiarati infetti. La previsione è estesa alla navigazione aerea, per la quale è infondato il rilievo dell'impossibilità di realizzazione di una simile ipotesi, bastando in contrario tener conto dei viaggi a scalo intermedio.

CAPO VII.

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulle assicurazioni aeronautiche.

803. — Gli articoli 1233 e 1234 sono predisposti per tutelare, mediante la più energica minaccia della sanzione penale, gli obblighi di assicurazione vigenti in materia di navigazione aerea.

La prima norma punisce la mancata assicurazione a favore dei dipendenti dell'esercente ovvero il mancato mantenimento in vigore del contratto di assicurazione (che si rappresenta come un'ipotesi analoga alla mancata assicurazione).

La seconda norma punisce la circolazione dell'aeromobile senza la precedente assicurazione per i danni ai terzi sulla superficie o per i danni ai passeggeri o senza che il relativo contratto sia mantenuto in vigore.

In tal modo, la disciplina delle assicurazioni aeronautiche obbligatorie è compiutamente provvista di tutela penale.

TITOLO IV.

DISPOSIZIONI PROCESSUALI.

804. — Secondo il sistema precedentemente illustrato (n. 679), le norme processuali penali particolari del codice della navigazione sono state riunite in un apposito titolo (il quarto), col quale si completa il primo libro della parte terza.

Le norme di diritto processuale penale contenute nel titolo quarto sono imposte dalla necessità di dettare particolari disposizioni per adattare il diritto processuale penale comune alle esigenze del diritto della navigazione, specie per quel che riflette la determinazione della competenza e alcuni altri istituti (decreto di condanna, termini, prove) più sensibili al coordinamento col diritto processuale penale della navigazione.

805. — L'art. 1235 è stato suggerito dalla necessità di assegnare a taluni soggetti appartenenti all'organizzazione della navigazione la qualità di ufficiali o di agenti di polizia giudiziaria. Accanto a quelli che già a norma dell'art. 221 cod. proc. pen. sono ufficiali o agenti di polizia giudiziaria l'articolo 1235 elenca una serie di soggetti ai quali viene riconosciuta tale qualità in considerazione delle funzioni da essi esercitate.

806. — Mentre l'art. 1236 stabilisce l'obbligo per i funzionari e gli agenti delle capitanerie di porto, dell'amministrazione della navigazione interna e degli aerodromi statali o privati e per le persone dell'equipaggio di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria i reati procedibili di ufficio commessi nel porto, nell'aerodromo o a bordo anche durante la navigazione (estendendo così l'ambito dell'art. 2 cod. proc. pen.); l'art. 1237 detta una completa disciplina delle attività da svolgere per i reati commessi in corso di navigazione.

Tale disciplina mira a rendere possibile la trasmissione della *notitia criminis*, degli atti relativi e delle persone arrestate o fermate all'autorità giudiziaria competente e, quindi, l'inizio del processo.

Nel secondo comma dell'art. 1237 il termine « atti » è usato in senso largo, comprensivo anche di quegli atti che non rientrano sicuramente nella nozione di atti processuali (come la denuncia, la querela, il rapporto, ecc.), cioè di quegli atti che sono elencati nel primo comma.

807. — E' di antica tradizione l'assegnazione della cognizione delle contravvenzioni marittime ai comandanti di porto. Questa tradizione — che dà luogo ad una giurisdizione speciale — ho voluto tener ferma (art. 1238), specie perchè i comandanti di porto mi sembrano gli organi più idonei a conoscere, con quella competenza tecnica che talvolta è necessaria e con una certa immediatezza, le contravvenzioni in tema di navigazione marittima.

Ho chiarito che tale competenza spetta solo ai comandanti di porto che siano capi di circondario.

Per la disciplina processuale ho richiamato le norme del codice di procedura penale. L'esclusione dell'assistenza del pubblico ministero nel giudizio è stata dettata prevalentemente dalla considerazione delle difficoltà, nelle minori sedi di comando di circondario, di assicurarsi l'assistenza in giudizio di un soggetto fornito di quei particolari requisiti che sono richiesti per la funzione del pubblico ministero.

808. — Il codice della marina mercantile prevedeva, per le contravvenzioni, una particolare forma di conciliazione amministrativa (art. 448).

L'istituto, che nella pratica aveva larga applicazione, meritava di essere conservato; perchè l'ordinaria oblazione, prevista nel codice penale, non avrebbe consentito di realizzare quelle esigenze di pronta ed agevole definizione, che sono particolari all'ambiente marittimo.

Ho però perfezionato il sistema, precisando i limiti entro i quali l'autorità competente può fissare la somma dovuta per l'oblazione e stabilendo norme, di evidente opportunità, per il procedimento (art. 1239).

809. — Di particolare importanza era la disciplina della competenza per territorio per i reati della navigazione, dovendosi tenere specialmente conto del fatto che tali reati possono venir commessi fuori del mare o dello spazio aereo territoriale e, quindi, fuori di ogni possibilità di determinazione della competenza per territorio.

Dovendo fissare un criterio principale di determinazione della competenza territoriale, ho scelto quello del luogo di primo approdo, che mi è parso il più degno di essere assunto come foro principale in materia di reati della navigazione. Con ciò non ho apportato alcuna sostanziale innovazione, in quanto in effetti, ad onta della contraria interpretazione della dottrina, nel codice per la marina mercantile vigeva un eguale criterio, che risponde sia a ragioni pratiche sia a profili sistematici. Sotto l'aspetto pratico va osservato che il caso (previsto nel secondo comma dell'art. 1240) della presentazione della denuncia, del rapporto, o della querela alle autorità consolari o ai comandanti di navi da guerra o dell'espletamento da parte di tali organi delle funzioni di polizia giudiziaria è piuttosto infrequente; mentre di regola è solo l'approdo in un porto del Regno che rende possibile la comunicazione della *notitia criminis*. Sotto l'aspetto sistematico va rilevato che la normalità del foro di primo approdo si deduce dal regolamento della competenza penale contenuta nel cod. proc. pen., che tien conto del luogo in cui fu compiuto il primo atto del procedimento (cui corrisponde il luogo di primo approdo, nel quale la comunicazione della *notitia criminis* consente l'inizio degli atti istruttori) e solo, in mancanza di questo estremo, passa alla residenza dell'imputato (art. 40 cod. proc. pen.).

A parte questi rilievi, l'assunzione del luogo di primo approdo come foro principale mi sembra il criterio preferibile, dato che in tal luogo la nave, riprendendo il contatto col territorio del Regno, ricostituisce il legame col territorio nazionale.

Tale criterio, infine, è analogo a quello accolto per la determinazione della competenza territoriale nelle controversie civili relative alla navigazione (art. 590, secondo comma).

Quanto alla determinazione del foro di primo approdo e del foro (sussidiario) del luogo d'iscrizione della nave e di abituale ricovero dell'aeromobile occorre tener conto delle seguenti osservazioni:

a) quando si parla di « primo approdo » s'intende che deve trattarsi dell'approdo immediatamente successivo alla commissione del reato e non già alla scoperta o alla denuncia del medesimo;

b) luogo di primo approdo è quello ove, per qualsiasi ragione, ha luogo l'approdo;

c) tale foro vale soltanto per i reati commessi fuori del mare o dello spazio aereo territoriale, valendo negli altri casi le ordinarie norme di competenza;

d) perchè intervenga il foro del luogo d'iscrizione della nave o di abituale ricovero dell'aeromobile, basta che vi sia stata la presentazione della denuncia, del rapporto o della querela alle autorità consolari o ai comandanti di navi da guerra. Ho sostituito tale elemento a quello stabilito dal prog. 1931, che esigeva l'inizio degli atti istruttori. La presentazione della denuncia, del rapporto o della querela, dando luogo alla comunicazione della *notitia criminis*, costituiscono l'investitura nell'autorità consolare o nei comandanti delle navi da guerra della possibilità di iniziare quell'attività che esclude la competenza del foro di primo approdo.

Va osservato, infine, che il foro disciplinato nel secondo comma dell'art. 1240 è stato regolato come un vero e proprio foro sussidiario, valevole per tutti i casi in cui non è possibile determinare la competenza secondo il foro preveduto nel primo comma.

810. — L'art. 1241 risolve due gravi problemi di relazione fra inchiesta formale sui sinistri marittimi e processo penale, stabilendo:

a) che in caso di parere, espresso anche a parità di voti, che il fatto è avvenuto per colpa o dolo è obbligatorio l'invio del relativo verbale al procuratore del Re Imperatore;

b) che tale verbale ha valore di rapporto.

811. — Data l'ampliata sfera del procedimento per decreto nel codice di procedura penale, la sua utilizzazione nella giurisdizione finanziaria e in quella militare, ho ritenuto opportuno introdurre l'istituto anche nel codice della navigazione (art. 1242): ciò renderà molto più agevole il funzionamento della giurisdizione dei comandanti di porto nei casi di più facile accertamento della responsabilità.

812. — Gli articoli 1243, 1244 e 1245 costituiscono l'adattamento al processo di competenza dei comandanti di porto ed alle particolari esigenze della vita della navigazione di alcuni istituti del diritto processuale penale, quali la dichiarazione di opposizione e d'impugnazione, la decorrenza dei termini perentori e le letture permesse di deposizioni testimoniali.

813. — Con l'art. 1246 ho voluto esplicitamente chiarire la possibilità dell'esercizio dell'azione civile nei giudizi di competenza dei comandi di porto. La disposizione — che parte dal presupposto ormai indiscusso dell'ammissibilità dell'azione civile nei giudizi penali contravvenzionali — è stata imposta dalla necessità di dichiarare tale proponibilità dell'azione civile, trattandosi di una giurisdizione speciale.

Nel secondo comma dell'articolo ho portato la competenza dei comandanti di porto a liquidare il danno allo stesso livello della competenza civile di tali organi (art. 589).

LIBRO SECONDO

Disposizioni disciplinari.

TITOLO I.

INFRAZIONI E PENE DISCIPLINARI.

814. — Ho mantenuto, in conformità al sistema adottato nel codice per la marina mercantile, le disposizioni disciplinari nel codice, ad onta di qualche rilievo in senso contrario mirante al trasferimento di tale materia nel regolamento. Il codice della navigazione costituisce un complesso organico di tutte le norme riflettenti la materia della navigazione marittima, interna ed aerea e perciò esso contiene norme di vario genere, da quelle di carattere amministrativo e internazionale a quelle di carattere privatistico e processuale a quelle infine di carattere penale. Questa eterogeneità — che, pur riscontrandosi negli altri codici per il riflesso dell'attenuata distinzione tra il diritto pubblico e privato, è nel codice della navigazione particolarmente accentuata — consente la conservazione delle disposizioni disciplinari nel presente codice. Ma naturalmente in questo è stato collocato solo lo schema essenziale delle norme disciplinari (quel complesso, cioè, di norme che stabiliscono le infrazioni e le pene disciplinari e che regolano i rapporti tra diritto penale della navigazione e diritto disciplinare della navigazione); mentre spetterà al regolamento la disciplina dettagliata di tale materia.

La destinazione alle disposizioni disciplinari di un apposto libro serve a ribadire la sostanziale diversità tra queste norme e quelle penali.

815. — Gli articoli 1249 e 1250 stabiliscono gli organi del potere disciplinare nella navigazione marittima e interna e di quello aeronautico in relazione alle persone soggette a tale potere.

La formula « ancorchè non siano cittadini italiani », è stata adottata nel n. 1 dei due articoli per tener conto anche degli apolidi, mentre la menzione della sola nazionalità straniera, non contenendo tale ipotesi, avrebbe richiesto un'interpretazione estensiva nei sensi che il codice tassativamente spiega.

Con le formule, adottate nel n. 2 dei due articoli, ho richiamato rispettivamente il personale marittimo e le persone indicate nell'art. 68 (le quali, in forza di tale norma, in quanto soggette alla vigilanza del comandante del porto, devono essere sottoposte anche al potere disciplinare del medesimo) e la gente dell'aria.

Ho ripristinato il potere disciplinare dei comandanti delle navi da guerra, che risponde ad una tradizione marinara che mai come in questo momento conviene non solo riconsacrare ma perfino potenziare, rappresentando le navi da guerra il potere dello Stato esercitato sul mare. Ho preferito riconoscere questo potere disciplinare delle navi da guerra anche nell'ambito del mare territoriale e non limitarlo all'alto mare.

Ho delineato il potere disciplinare aeronautico in conformità all'art. 23 del regolamento aeronautico del 1925, il quale lo attribuiva al direttorio dell'ente nazionale della gente dell'aria. Ho tenuto conto, in analogia a quanto stabilito per la navigazione marittima, anche del potere disciplinare dell'autorità consolare.

Non ho potuto regolare alcun potere disciplinare del direttore d'aeroporto perchè allo stato della organizzazione amministrativa aeronautica non si trova alcuna traccia di tale potere.

816. — L'art. 1251 elènca le infrazioni disciplinari in materia di navigazione marittima, interna ed aerea.

Mi sono preoccupato di risolvere in tale articolo un delicatissimo problema sui rapporti tra illecito penale speciale (cioè tra l'illecito penale previsto da una norma speciale) e illecito disciplinare. Il problema va così impostato: quando l'infrazione disciplinare si configura come un reato speciale (o proprio) può contemporaneamente costituire un illecito disciplinare? E in concreto: se una delle infrazioni disciplinare previste nell'art. 1251 s'identifica con uno dei reati previsti nel presente codice, vi è concorso di illeciti oppure la responsabilità penale esclude quella disciplinare?

Le scarse indagini della dottrina sul suggestivo problema conducono coll'affermazione della possibilità di concorso dei due illeciti. Ma tale conclusione, posta sul piano del diritto vigente, poteva, in sede di elaborazione della legge, essere riesaminata. La possibilità, avvertita sia pure incidentalmente dalla dottrina, che certi reati propri assorbano la trasgressione disciplinare rendeva, d'altronde, legittima tale revisione.

Ho considerato, in proposito, che le norme penali del presente codice, destinate a persone appartenenti alla gente del mare o dell'aria presuppongono un rapporto specifico di subordinazione sul quale si fonda il potere disciplinare. Tale identificazione del fondamento dell'obbligo di tali soggetti di osservare le norme penali del presente codice col fondamento dell'obbligo di osservare le norme disciplinari del medesimo si constata, inoltre, in riferimento alle pene accessorie, le quali corrispondono alle più gravi delle pene disciplinari. Ciò vuol dire che l'applicazione delle pene accessorie della navigazione soddisfa anche le esigenze disciplinari e che, pertanto, l'eventuale applicazione delle pene accessorie e delle pene disciplinari costituirebbe un duplicato eccessivo ed inspiegabile.

Ho, pertanto, anche in accoglimento di qualche voto della dottrina, stabilito con la riserva formulata nel primo comma dell'art. 1251 che nel caso di condanna per reati preveduti dal presente codice non vi è luogo all'applicazione di pene disciplinari. Ho formulato la riserva in modo che siano chiari i seguenti punti:

a) che l'esclusione delle pene disciplinari si abbia solo nel caso in cui le infrazioni disciplinari s'identificano con un reato previsto dal presente codice;

b) che l'esclusione medesima abbia luogo solo nel caso di condanna per un reato previsto dal presente codice.

817. — Le pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima o interna e per l'equipaggio dell'aeromobile (articoli 1252 e 1253) corrispondono, quasi sostanzialmente, al sistema del codice per la marina mercantile.

L'inibizione dall'esercizio della professione marittima o aeronautica s'intende riferita anche al comandante, agli ufficiali o sottufficiali della nave ed ai graduati dell'aeromobile.

818. — Mentre coll'art. 1254 ho stabilito le pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo, al personale della navigazione interna ed alla gente dell'aria (per quelle persone, cioè, che non fanno parte dell'equipaggio, per il quale valgono le norme precedenti); coll'art. 1255 ho dettato un regolamento del potere disciplinare in relazione a quelle persone che esercitano un'attività prevista dall'art. 68 e che sono state contemplate nell'art. 1249, n. 2.

819. — Gli articoli 1256 e 1257 prevedono le infrazioni disciplinari dei passeggeri e le relative pene. Quanto alle pene ho aggiunto l'ammonimento semplice e l'ammonimento pubblico, cioè l'ammonimento alla presenza degli ufficiali. Ho creduto di mantenere ferma la pena della esclusione dalla tavola comune, la quale, come le due precedenti, ha un'efficacia morale di notevole importanza.

Non ho potuto accettare la proposta di aggiungere la pena disciplinare dello sbarco di autorità, sia perchè mi è parso che tale gravissima forma di sanzione potesse dar luogo ad applicazioni eccessive o arbitrarie non facilmente control-

labili (mentre se la infrazione è molto grave integrerà un reato e darà luogo ad altri provvedimenti di rigore), sia perchè lo sbarco di autorità, costituendo interruzione del contratto di arruolamento, darebbe luogo a gravi e delicati problemi di diritto privato.

Ho, invece, soppresso, perchè non rispondente allo spirito nel nostro tempo, la privazione della razione di vino e di altra bevanda fermentata da uno a due giorni.

820. — Il nucleo dell'art. 1258 si trova nell'art. 6 r. d. l. 8 febbraio 1923, n. 323, che decreta la sospensione dalla professione marittima in caso di condanna per alcuni delitti comuni (che in tale decreto-legge sono elencati).

Poichè un'elencazione nel codice mi è parsa inopportuna e, d'altra parte, mi è sembrato che si potesse delineare un sistema che tenesse conto del coordinamento con un'altra norma destinata al regolamento, ho formulato la disposizione in maniera più semplice.

Ho stabilito, infatti, che in caso di condanna che determina la incapacità all'iscrizione nelle matricole o nei registri del personale marittimo e del personale della navigazione interna ovvero negli albi o nei registri della gente dell'aria tale condanna importa la pena disciplinare della cancellazione; mentre per la sospensione ho rinviato al regolamento e a leggi speciali per la determinazione dei reati da prendere in considerazione.

La disciplina dettata per la cancellazione appare così organizzata in maniera armonica, in quanto viene stabilito che quelle condanne, che *ex ante* importano la incapacità all'iscrizione, *ex post* determinano la cancellazione di tale iscrizione.

821. — L'art. 1259 risponde ad un'esigenza sia di carattere pratico sia di carattere sistematico. Sotto il primo profilo non v'è dubbio che la persistenza degli obblighi disciplinari corrisponde alla necessità di assicurare al comandante la possibilità di utilizzare l'equipaggio per le necessarie opere di salvataggio o di ricupero. Sotto il profilo sistematico non v'è dubbio che, in seguito alla perdita della nave o dell'aeromobile, l'organizzazione gerarchica dell'equipaggio con il conseguente potere disciplinare permanga almeno fino alla cessazione delle operazioni di ricupero alla dipendenza del comandante.

822. — Nell'art. 1260 ho chiarito che, applicandosi in caso di concorso di pene disciplinari il criterio dell'assorbimento, la pena più grave esclude quella meno grave.

823. — L'art. 1262 risolve il problema del rapporto tra procedimento penale e potere disciplinare ed il problema delle sorti del procedimento disciplinare in caso di proscioglimento.

Il primo problema è risolto nel senso di consentire al ministro per le comunicazioni o al direttorio nazionale della gente dell'aria la sospensione dall'esercizio professionale nel caso di apertura dell'istruzione formale o sommaria.

Il secondo problema è stato risolto nel senso di lasciar libero il corso del procedimento disciplinare in seguito a sentenza di proscioglimento che non sia dichiarato perchè il fatto non sussiste o perchè l'imputato non lo ha commesso.

Il secondo comma dell'art. 1262, in coordinamento con gli articoli 1251 e 1258, completa il sistema delle sanzioni disciplinari, che risulta così delineato:

a) in caso di condanna per un reato preveduto dal presente codice si esclude l'applicazione di qualsiasi sanzione disciplinare (art. 1251);

b) la condanna per alcuno dei reati comuni che importano l'incapacità all'iscrizione nel personale marittimo e della navigazione interna o nella gente dell'aria conduce alla cancellazione del condannato dalle matricole, registri o albi; la condanna per alcuno dei reati comuni previsti tassativamente nel regolamento o in leggi speciali rende applicabile la sanzione disciplinare della sospensione (art. 1258);

c) il proscioglimento dichiarato per una formula diversa da quella perchè il fatto non sussiste o perchè l'imputato non l'ha commesso rende possibile l'applicazione di sanzioni disciplinari.

TITOLO II.

Delle disposizioni processuali.

824. — Pur rendendomi conto che la disciplina processuale delle sanzioni disciplinari appartiene al regolamento ho voluto nel codice fissare negli articoli 1263 e 1265 due regole che ritengo fondamentali del sistema disciplinare del diritto della navigazione.

Col primo articolo ho stabilito l'obbligo di contestazione degli addebiti conducenti alla inibizione dall'esercizio della professione e alla cancellazione dalle matricole, albi o registri, nonchè l'obbligo per l'emanazione del provvedimento di cancellazione dalle matricole della gente del mare o del personale della navigazione interna del parere delle associazioni sindacali interessate.

Col secondo ho disciplinato il ricorso alla commissione dei reclami avverso i provvedimenti disciplinari che applicano alla gente dell'aria la sanzione dell'inibizione dall'esercizio della professione e della cancellazione dagli albi e dal registro del personale di volo e l'analoga pena prevista nel terzo comma dell'art. 1254.

Con tali norme — pur non potendo attualmente, specie per la mancanza di un'apposita organizzazione amministrativa, delineare un completo sistema di garanzia e di forme che sboccasse in un vero e proprio processo disciplinare, quale si è venuto maturando in altri settori delle attività professionali e si potrà perfino abbozzare per la navigazione aerea nel regolamento — ho voluto assicurare un minimo di garanzia nell'applicazione delle sanzioni disciplinari, specie delle più gravi, che valesse non solo per la sua delimitata funzione, ma anche come sintomo di un'aspirazione, espressamente codificata, alla giustizia ed un monito contro gli abusi e gli arbitri.

PARTE QUARTA

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E COMPLEMENTARI

825. — Nella parte quarta del codice ho raggruppato le norme transitorie e complementari. Mentre le norme transitorie apprestano i mezzi per il passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento, e sono intese a far salve situazioni giuridiche precostituite, avendo peraltro di mira, entro i limiti del possibile, la più sollecita applicazione del codice, le norme complementari si riferiscono a materia che trova nel codice la sua sede e ne regolano alcuni aspetti particolari, i quali conferiscono alla compiutezza della disciplina.

La sistemazione delle norme segue, in massima, l'ordine dato alla materia dal codice e si riferisce congiuntamente alla navigazione marittima ed interna ed a quella aerea.

CAPO I.

Organi e attività amministrativa della navigazione.

826. — Mi è sembrato necessario mantenere in vigore le disposizioni relative alla costituzione e all'ordinamento degli Enti portuali di Genova, di Venezia, di Napoli, di Trieste e di Fiume contenute fondamentalmente nel T. U. 16 gennaio

36-XIV, n. 801, nel R. decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, illa legge 6 maggio 1940, n. 600, e nel R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1789. Il particolare ordinamento attuato per ciascuno dei porti indicati con le cennate disposizioni legislative, che in linea di massima non contrasta con la disciplina del codice, chiarisce il fondamento della norma e la limitazione, in essa contenuta, circa l'ulteriore applicazione dei testi legislativi anteriormente vigenti, in quanto compatibili con le disposizioni del codice (art. 1266).

827. — La navigazione sul Tevere è, in base alla legge maggio 1906, n. 100, considerata marittima a tutti gli effetti; anche quindi dal punto di vista dell'inquadramento amministrativo. L'art. 1267, primo comma, è inteso a mantenere questa situazione. Il secondo comma dell'articolo fa salve le norme del R. decreto 20 dicembre 1923, n. 3225, relativo all'ordinamento della direzione marittima del Lazio. Sicchè, nei confronti della direzione marittima del Lazio, non trova applicazione la seconda parte del secondo comma dell'art. 16 del codice, a tenore del quale nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo è anche capo del compartimento.

828. — Rimane del pari immutata la speciale competenza del Magistrato alle acque relativamente all'esecuzione e alla manutenzione delle opere per la laguna Veneta (art. 1269), nonchè quella dell'autorità preposta alla disciplina della navigazione interna per quanto concerne i servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia (art. 1270). Appare chiaro, peraltro, che i poteri di polizia sulla laguna spettano all'autorità marittima, a norma dell'art. 30.

829. — La costituzione di nuovi uffici amministrativi della navigazione aerea ed interna previsti dal codice ha determinato la necessità di demandare provvisoriamente l'esercizio delle attribuzioni di competenza di questi uffici al Ministro per l'aeronautica ed alle autorità comunali (articoli 1268 e 1273).

830. — A regolare la situazione giuridica dei privati che occupano zone portuali, sulle quali, in base alle disposizioni del codice, l'autorità preposta alla navigazione interna viene ad esercitare i suoi poteri, l'art. 1274 stabilisce che i predetti occupanti devono presentare domanda di concessione, sulla quale provvede l'autorità competente. Come è reso chiaro dalla formulazione dell'articolo, tenuti a presentare domanda sono i privati che prima dell'apposizione dei limiti occupavano beni pubblici; sicchè la norma non riguarda coloro che, a qualsiasi altro titolo, occupavano altri beni. In tal caso, qualora tali beni siano necessari per i fini della navigazione, non è dubbio che debba ricorrersi al procedimento di espropriazione.

831. — L'art. 1275 stabilisce la soppressione della Cassa depositi della gente di mare, prevista dagli articoli 150 a 153 cod. mar. merc. In base alla disciplina vigente che stabiliva come circoscrizione di ciascuna Cassa il compartimento marittimo, erano sorti notevoli inconvenienti sul funzionamento della Cassa predetta, che si riflettevano non soltanto nei confronti dei privati bensì anche in quelli della stessa amministrazione marittima.

La soppressione dell'istituto, che si è dimostrato di scarsa utilità, non pregiudica peraltro il soddisfacimento delle esigenze, che la istituzione della Cassa mirava a soddisfare e che sarà perseguito attraverso opportune norme regolamentari.

CAPO II.

Polizia e servizi dei porti.

832. — Le norme del codice relative alla rimozione di materiali, di navi ed aeromobili sommersi ovvero di relitti di aeromobili caduti, sono dall'art. 1276 dichiarate applicabili anche ai fatti accaduti anteriormente all'entrata in vigore del codice. Al regime della rimozione è, infatti, connesso un interesse pubblico così rilevante, efficacemente tutelato dalle norme del codice, che giustifica con evidenza il fondamento dell'estensione.

833. — Nell'art. 1277 ho riprodotta, estendendola al servizio di rimorchio, la norma dell'art. 37 del regolamento generale per il servizio di pilotaggio nei porti del Regno, approvato col R. decreto 29 aprile 1926, n. 778. Da questo regolamento ho anche estratto, collocandola in sede più confacente, la disposizione relativa ai contributi dello Stato per il pilotaggio obbligatorio. La natura di pubblico servizio del pilotaggio e il carattere di obbligatorietà del servizio stesso spiegano il fondamento dell'intervento finanziario dello Stato.

834. — La facoltà del Ministro per le comunicazioni di imporre, di concerto con i Ministri per le finanze e per le corporazioni, contributi sulle merci per provvedere alle spese per il funzionamento degli uffici del lavoro portuale, per l'ordinamento nei porti di minor traffico e per la tutela dei lavoratori, era già prevista negli articoli 4 e 5 del R. decreto 1° febbraio 1925, n. 232 e nel decreto ministeriale 30 giugno 1939. Ho riprodotto tali norme, dando ad esse una maggiore organicità e completezza.

CAPO III.

Personale della navigazione marittima, interna ed aerea.

835. — Le norme contenute in questo capo, ad eccezione dell'art. 1283 che riproduce, adeguandolo alle attuali esigenze, il disposto dell'art. 43 della legge 23 luglio 1896, n. 318, sono dirette a regolare la situazione del personale che esplicava in base al precedente ordinamento mansioni ora più completamente disciplinate nel codice.

836. — L'art. 1280 concerne il personale navigante della navigazione interna e stabilisce le modalità per l'iscrizione di questo personale nelle matricole, fissando un congruo termine per i necessari adempimenti.

837. — L'estensione, attuata dall'art. 735, del regime dell'iscrizione al personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche, ha reso, anche in questo caso, necessaria la previsione di un termine, entro il quale il personale che attualmente esplica le dette mansioni senza essere iscritto, deve regolarizzare la sua situazione (art. 1281).

838. — Rispetto al personale marittimo, nell'art. 1282 è data facoltà al Ministro per le comunicazioni di stabilire le modalità per la conversione dei documenti relativi ai titoli professionali rilasciati in base al precedente ordinamento (primo comma) e si stabiliscono le modalità per il conseguimento del titolo di meccanico navale da parte dei titolari di abilitazioni e di titoli, in base alle disposizioni anteriori (terzo comma).

Il rispetto dei diritti acquisiti, secondo l'abrogato ordinamento, costituisce il fondamento del secondo comma dell'art. 1282.

CAPO IV.

Regime amministrativo delle navi e degli aeromobili.

839. — In relazione agli adempimenti previsti negli articoli 143 e 144 per le società proprietarie di navi italiane, nell'art. 158 nell'ipotesi di partecipazione alla proprietà di persone o di enti che non si trovano nelle condizioni richieste nell'art. 159, nel caso in cui la partecipazione di tali persone o enti alla proprietà superi i sedici carati, l'art. 1284 stabilisce congrui termini perchè tali persone ed enti possano regolarizzare la loro posizione.

840. — Il criterio, seguito dall'art. 751, nel determinare i requisiti delle società, necessari per avere in proprietà aeromobili iscritti nel Regno, è sostanzialmente conforme, come ho a suo luogo rilevato, a quello accolto nella legislazione precedente dall'art. 6 del R. decreto-legge 1923, n. 2207. Ai requisiti, prescritti da questa disposizione, l'art. 751 aggiunge quello della cittadinanza italiana del direttore generale della società. In considerazione di questa differenza, ho disposto nell'art. 1285 che entro sei mesi dall'entrata in vigore del codice le società proprietarie di aeromobili, che non si trovino nelle condizioni previste dall'art. 751, debbono uniformarsi alle disposizioni di questo articolo.

841. — Mentre la norma dell'art. 1286 intende conformare per la navigazione interna la situazione vigente alle prescrizioni del codice per quanto concerne l'iscrizione delle navi e dei galleggianti nei registri, l'art. 1287 stabilisce una equiparazione, vivamente richiesta dalla pratica, della licenza di talune categorie di navi alle carte di bordo della navi maggiori. Tale equiparazione pone anche e sopratutto la base per l'estensione delle norme sulle assicurazioni sociali e sulla previdenza al personale che presta attività sulle navi minori.

842. — Ho già chiarito a quali ragioni risponda l'innovazione introdotta dal codice per quanto concerne il regime dell'abilitazione degli alianti libratori alla navigazione, e secondo la quale occorre a tal fine che l'avvenuta iscrizione dell'aliante sia annotata nel certificato di collaudo (art. 755, secondo comma). In considerazione di tali ragioni appunto mi è parso opportuno disporre che alla detta formalità debbano assoggettarsi, entro tre mesi dall'entrata in vigore del codice, gli alianti libratori già iscritti, in maniera che anche questi apparecchi possano, in qualsiasi momento, documentare la loro iscrizione (art. 1288).

843. — Il regime stabilito dal codice per la presunzione di perdita della nave e dell'aeromobile, ha reso necessaria una norma diretta a regolare la situazione delle navi e degli aeromobili, di cui le ultime notizie risalgono ad un momento anteriore alla data dell'entrata in vigore del codice. Al riguardo l'art. 1290 stabilisce che il termine fissato dal codice decorre dalla data dell'entrata in vigore di questo, salvo che il termine che rimanga ancora a decorrere in base all'ordinamento abrogato sia più breve di quello stabilito dal codice stesso.

CAPO V.

Navigazione da diporto, pesca, esercizio della navigazione interna.

844. — In questo capo un gruppo di norme è diretto a regolare la situazione di coloro i quali esercitavano, prima dell'entrata in vigore del codice, i servizi in navigazione interna, senza concessione ovvero sforniti delle autorizzazioni ora richieste. Al riguardo gli articoli 1293 e 1294 stabiliscono congrui termini ai fini della regolarizzazione della situazione ed attribuiscono alle autorità preposte alla disciplina della navigazione interna la facoltà di autorizzare in via provvisoria, prima dell'espletamento della procedura di regolarizzazione la continuazione del servizio.

845. — L'art. 1292 contiene una norma che è parso opportuno, per motivi di carattere sistematico, inserire nella parte quarta. Tale norma non ha natura transitoria, ma è diretta a regolare, in continuità, la situazione dei titolari di antiche concessioni di diritti esclusivi di pesca. Siccome, attraverso l'esercizio di questi diritti, la situazione del demanio marittimo potrebbe essere eccessivamente aggravata, la seconda parte del primo comma dell'art. 1292 stabilisce, sulla base di un principio generale, che le concessioni stesse possono essere revocate col pagamento di una congrua indennità.

Le norme sancite per regolare la titolarità e l'esercizio di diritti esclusivi di pesca non si applicano allo Stato e agli altri enti pubblici, in quanto titolari in base alle leggi vigenti di diritti esclusivi di pesca, che talora sono esercitati attraverso apposite aziende, come avviene per la molluschicolture in base al R. decreto 3 novembre 1927, n. 2027.

CAPO VI.

Proprietà e armamento delle navi e degli aeromobili.

846. — La responsabilità del costruttore di nave e di aeromobile ha ricevuto negli articoli 240 e 885 una adeguata disciplina che si inquadra nelle linee di quella segnata dal codice civile. L'articolo 1297 provvede ad estendere le nuove norme anche ai contratti anteriori se l'opera o singole parti di essa siano compiute o comunque alla loro consegna si addivenga dopo l'entrata in vigore del codice. Nel caso in cui la consegna sia avvenuta anteriormente, ho stabilito — con gli opportuni temperamenti — che la prescrizione prevista negli articoli 240 e 885 decorra dalla data di entrata in vigore del codice.

847. — In relazione al sistema instaurato dal codice relativo alla prevalenza delle trascrizioni in matricola rispetto alle annotazioni nell'atto di nazionalità, per la nave, e delle trascrizioni nel registro di iscrizione rispetto alle annotazioni sul certificato di immatricolazione, per gli aeromobili, l'articolo 1298 estende il regime anche alle trascrizioni e alle annotazioni eseguite anteriormente all'entrata in vigore del codice, con l'opportuno temperamento della salvezza dei diritti dei terzi.

848. — Nell'ordinamento vigente la pubblicità non era prevista per gli atti relativi a diritti reali su alianti libratori mentre era richiesta come condizione di validità, o secondo alcuni, di efficacia, anche fra le parti, per gli atti relativi a diritti reali sugli altri aeromobili (art. 7 R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207). L'art. 1299, tenuto conto da un lato dell'estensione, attuata dal codice, della pubblicità anche agli atti costitutivi, traslativi o estintivi di diritti reali su alianti libratori, e dall'altro, del diverso regime adottato dal codice civile per quanto concerne gli effetti della pubblicità, è inteso ad estendere anche agli atti relativi a diritti reali su alianti, compiuti anteriormente all'entrata in vigore del codice della navigazione, le forme di pubblicità previste da questo codice, ed a chiarire inoltre che gli atti medesimi, relativi a diritti reali su altri aeromobili, compiuti anteriormente alla data anzidetta e non pubblicati, sono validi fra le parti.

849. — Il notevole rilievo della dichiarazione di esercente in un sistema che, quale quello del codice, pone la responsabilità verso i terzi a carico dell'esercente in via esclusiva, giustifica il disposto dell'art. 1300, secondo il quale chi ha assunto l'esercizio di aeromobili anteriormente alla data dell'entrata in vigore delle norme del codice è tenuto a fare la dichiarazione di esercente entro sei mesi dalla data stessa.

850. — Relativamente alla limitazione del debito dell'armatore, ho mantenuto in vigore con l'art. 1301 il sistema introdotto dalla legge 25 maggio 1939, n. 868, nei casi in cui, prima dell'entrata in vigore del codice, l'armatore abbia dichiarato di volersi valere della limitazione. Quando l'armatore abbia manifestato la sua volontà sulla base del regime preesistente, è logico invero che quel regime debba applicarsi non soltanto per quanto concerne i suoi aspetti sostanziali, ma anche per quanto concerne gli aspetti processuali.

851. — Per l'entrata in vigore della disposizione, relativa all'obbligo dell'esercente di aeromobile di provvedere all'assicurazione per danni a terzi sulla superficie, ho fissato un ampio termine, in previsione delle esigenze delle imprese assicuratrici. Dato ciò, si è reso necessario disporre altresì nell'art. 1302, che fino a quando l'assicurazione non è stata contratta, rimangono in vigore le norme sulla responsabilità per danni a terzi, e quindi anche quelle sulla limitazione della responsabilità, finora vigenti (articoli 40 e 42 R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207). Da un lato invero non sarebbe stato logico nè conveniente applicare, quando tale assicurazione non fosse stata ancora contratta, il regime di limitazione del debito, previsto dal codice sul presupposto appunto dell'assicurazione obbligatoria; dall'altro, l'applicazione del rigoroso regime di responsabilità per danni a terzi, accolto dal codice, senza il temperamento della limitazione del debito sarebbe risultata ancora più gravosa per le compagnie armatrici.

852. — Ho altrove chiarito il fondamento della norma contenuta nell'art. 326 del codice che stabilisce il termine massimo di durata del contratto di arruolamento a tempo determinato. Nell'art. 1303 è esplicitamente stabilito che le disposizioni dell'art. 326 si applicano ai contratti di arruolamento stipulati anteriormente all'entrata in vigore del codice, qualora l'arruolato abbia continuato a prestare senza interruzione il lavoro posteriormente a tale epoca. Com'è fatto chiaro dalla formulazione letterale della norma per stabilire se vi sia stata o meno interruzione bisogna far capo alla disposizione del terzo comma dell'art. 326.

Quanto alla disciplina della risoluzione di diritto dei contratti di arruolamento e di lavoro, l'art. 1305 dichiara applicabili le norme del codice, qualora il fatto determinante la risoluzione sia avvenuto posteriormente all'entrata in vigore del codice stesso.

853. — L'art. 1304, il quale dispone che nei confronti del personale arruolato su navi rimane in vigore l'art. 1 del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 337, ha lo scopo di chiarire che le disposizioni sul rapporto di impiego non sono applicabili ai marittimi arruolati. Il richiamo alle norme del R. decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, contenuto nell'art. 1 del R. decreto-legge 1936, al quale l'art. 1304 rinvia, va riferito attualmente alla disciplina del rapporto di impiego, dettata dal codice civile. A rigore il chiarimento, al quale provvede l'art. 1304, non sarebbe stato necessario, data la completa disciplina del contratto di arruolamento, dettata dal codice. Mi sono indotto tuttavia ad aderire su questo punto alla proposta, da alcuni avanzata di far salvo espressamente il disposto dell'art. 1 del R. decreto-legge 1936, nel solo intento di evitare ogni incertezza su di un argomento così delicato, tenuto conto dei gravi riflessi che tali incertezze hanno avuto per l'armamento nel passato.

854. — Le ragioni di tutela dei più stretti congiunti dell'infortunato, che sono alla base dell'art. 936, relativo ai beneficiari dell'assicurazione contro i rischi di volo in caso di morte del lavoratore, giustificano la retroattività, disposta nell'art. 1306, della norma predetta nei casi in cui il contratto di assicurazione sia stato concluso anteriormente alla data dell'entrata in vigore del codice, e la morte dell'assicurato sia avvenuta successivamente a tale data.

CAPO VII.

Obbligazioni relative all'esercizio della navigazione.

855. — La nuova disciplina della responsabilità del vettore marittimo e aereo importa la reimpostazione, sulla base dei nuovi principii, del discusso problema della validità delle clausole di esonero e delle clausole limitative di responsabilità del vettore. Al riguardo, ho seguito il criterio di mantenere in vita il regime delle leggi anteriori, se il fatto a cui si ricollega la responsabilità del vettore si è avverato anteriormente all'entrata in vigore del codice, e di rendere invece applicabile la legge nuova, se il fatto è avvenuto posteriormente (articolo 1308). Questo criterio è logicamente giustificato dal rilievo che la responsabilità del vettore deriva solo indirettamente dal contratto, ma direttamente si ricollega ad un fatto imputabile al vettore stesso od ai suoi dipendenti e preposti, dal quale la legge fa derivare l'obbligazione di risarcimento. Delle clausole limitative nel precedente ordinamento la più corretta dottrina ha sostenuto la validità, sempre che esse non pongano in essere, per la sperequazione tra le prestazioni dedotte in contratto, delle vere e proprie clausole di esonero; dato ciò, avrei anche potuto limitarmi a far riferimento, nel testo dell'art. 1308, unicamente alle clausole di esonero, per le quali il problema, anche se si voglia aderire all'orientamento che sostiene la totale validità dell'esonero per fatto dei preposti, appare più delicato. Mi è parso tuttavia opportuno considerare espressamente le clausole limitative, tenuto conto delle incertezze che ancora perdurano, sopratutto nella giurisprudenza.

856. — L'art. 1309 estende ai contratti di trasporto, per acqua e per aria, compiuti anteriormente all'entrata in vigore del codice, le disposizioni del secondo comma dell'art. 435, secondo le quali in mancanza della riserva scritta o della contestazione in contraddittorio entro il termine previsto dal primo comma dell'articolo stesso, le merci si presumono riconsegnate dal vettore in conformità delle indicazioni contenute nel documento del trasporto. L'efficacia retroattiva di questo regime è giustificata dalla considerazione della maggiore completezza e precisione di esso nei confronti del regime precedente.

857. — Per l'applicabilità delle disposizioni relative alla contribuzione alle avarie comuni ho adottato il seguente criterio: le disposizioni del codice non si applicano quando i contratti di noleggio o di trasporto relativi al viaggio contributivo siano stati conclusi anteriormente all'entrata in vigore del codice (art. 1310). L'obbligo di contribuzione trova la sua fonte, a seconda dei casi, nel contratto o nella legge. Ora, se le parti hanno espressamente prevista e regolata la contribuzione nel contratto, in riferimento al vecchio regime, è logico che questo, e non il nuovo, trovi applicazione; se poi nulla hanno disposto, è parimenti logico interpretare la volontà delle parti come un implicito riferimento al regime legale, in vigore al tempo in cui il contratto di noleggio o di trasporto fu concluso.

858. — L'intento di protezione dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che si propongono le norme, le quali regolano l'efficacia della determinazione convenzionale del compenso di assistenza o di salvataggio (articoli 494 e 986), e ammettono l'azione dell'equipaggio per il conseguimento della parte di compenso ad esso spettante, quando l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire (articoli 499, 991), mi hanno indotto a disporre che tali norme siano applicabili anche ai fatti di assistenza o di salvataggio avvenuti anteriormente al-

l'entrata in vigore del codice. Manifeste esigenze, di ordine logico e pratico, giustificano poi il limite, posto alla retroattività degli articoli 494 e 986, secondo il quale queste disposizioni si applicano solo quando la determinazione del compenso sia fatta successivamente all'entrata in vigore del codice (articolo 1311, primo comma).

Le ragioni stesse che sono alla base della norma, relativa alla incidenza della spesa per l'indennità ed il compenso di assistenza o di salvataggio (articoli 497 e 989), costituiscono il fondamento dell'estensione, disposta dal secondo comma dell'art. 1311, delle norme predette anche ai fatti di assistenza o di salvataggio anteriori all'entrata in vigore del codice, sempre che la ripartizione della spesa sia compiuta in epoca posteriore (art. 1311, secondo comma).

859. — L'equità della soluzione, accolta nell'art. 534, secondo comma, relativo all'incidenza sull'assicuratore delle spese per evitare o diminuire il danno, mi ha indotto a disporre che quella disposizione debba applicarsi anche ai contratti di assicurazione in corso all'entrata in vigore del codice, per i sinistri verificatisi posteriormente.

860. — La disciplina dei privilegi, dettata dal codice, risulta assai più completa ed organica di quella dettata dalla precedente legislazione, che si è cercato di meglio adeguare alle esigenze concrete. In considerazione di ciò, e poichè è giusto inoltre che l'efficacia del privilegio sia regolata dalla legge del tempo in cui il privilegio stesso è fatto valere, ho disposto nell'art. 1313, che le norme concernenti i diritti dei creditori privilegiati, l'ordine dei privilegi e l'efficacia di questi rispetto al pegno, all'ipoteca e agli altri diritti reali debbano osservarsi anche per i privilegi sorti anteriormente all'entrata in vigore del codice (art. 1313).

861. — L'art. 1314 stabilisce infine, secondo un criterio di ordine generale, ed in conformità di esigenze logiche e pratiche, che quando il codice fissa un termine di prescrizione più breve di quello disposto dalle leggi anteriori, la prescrizione si compie nel termine più breve, che decorre dall'entrata in vigore del codice, a meno che per il compimento della prescrizione, secondo le disposizioni della legge anteriore, rimanga a decorrere un termine minore.

CAPO VIII.

Disposizioni processuali.

862. — L'art. 1315 si informa al criterio di non applicare immediatamente alle inchieste formali in corso alla data dell'entrata in vigore del codice le disposizioni nuove: di conseguenza soltanto ai casi in cui, al giorno dell'entrata in vigore del codice, è stata disposta la inchiesta formale, ma non sono ancora iniziate le operazioni di inchiesta, si applicano gli articoli 581 a 583 del codice stesso. S'intende che *a fortiori* le nuove norme si applicano alle inchieste non ancora disposte, sebbene il sinistro siasi verificato prima dell'entrata in vigore del codice.

863. — La direttiva, alla quale mi sono informato nel disciplinare il passaggio dal vecchio al nuovo rito nel procedimento avanti i comandanti di porto, non è in tutto conforme ai criteri, ai quali mi sono attenuto nel dettare le disposizioni transitorie per i processi avanti il giudice ordinario: non mi è sembrato infatti conveniente di sostituire la nuova legge processuale alla vecchia se non in quei processi, che ormai si avviavano alla fine, per non porre le parti che assai spesso compariscono personalmente, di fronte a problemi tecnico-giuridici di troppo difficile soluzione. D'altra parte, mentre nel processo avanti il giudice ordinario si tratta di sostituire un complesso di regole, dirette a imprimergli un'andatura più rapida, a disposizioni che ne appesantivano lo svolgimento, nel procedimento avanti i comandanti di porto si assiste ad un fenomeno per più aspetti diverso, in quanto il codice ha dato vita a un complesso di forme, sia pure oltremodo snello, per giudizi che si svolgevano senza formalità.

Peraltro, se mutano le direttive fondamentali, uguali sono i mezzi, dei quali mi sono servito per attuarle: ho fatto, invero, ricorso al sistema, già adottato per le disposizioni transitorie del codice di procedura civile, di distinguere il procedimento in varie fasi:

a) se alla data dell'entrata in vigore del codice, non è costituita almeno una delle parti sia perchè la causa non è stata iscritta a ruolo sia perchè ne fu cancellata, il codice trova immediata applicazione allorquando alle parti interesserà di riassumere il giudizio. Non ho creduto opportuno di fissare termini perentori per la riassunzione perchè la loro applicazione avrebbe, senza tangibili vantaggi per la giustizia, danneggiato le parti, che, come è noto, compariscono di solito in persona;

b) se alla data dell'entrata in vigore del codice non è stata pronunciata ordinanza istruttoria o sentenza interlocutoria, ma, s'intende, la causa pende sul ruolo, non è necessario procedere a nuova costituzione, ma il codice trova immediata applicazione;

c) se alla data dell'entrata in vigore del codice è stata pronunciata ordinanza istruttoria o sentenza interlocutoria, seguitano ad applicarsi le disposizioni della legge 31 dicembre 1928, n. 3119.

L'ultimo comma dell'art. 1316 segue, anch'esso, una direttiva diversa da quella, alla quale è informato l'art. 208 delle disposizioni transitorie del codice di procedura civile. Anche qui, non mi è sembrato opportuno sancire la decadenza delle impugnazioni avverso le sentenze del comandante di porto, già pubblicate alla data dell'entrata in vigore del codice, e non notificate. Ho quindi disposto che nei sei mesi dall'entrata in vigore del codice si proceda alla comunicazione del dispositivo delle sentenze, che non risultino passate in giudicato alla data dell'entrata in vigore del codice. In tal modo i soccombenti verranno a conoscenza delle pronuncie e potranno proporre contro di esse le impugnazioni, come per legge.

864. — Ho esteso all'esercizio delle funzioni giurisdizionali, conferite al presidente del Consorzio del porto di Genova dall'art. 6 del T. U. 16 gennaio 1936-XIV, n. 801, le disposizioni processuali del titolo II del libro IV della parte prima (art. 1317). Questa soluzione è giustificata sia dal fatto che nella giurisdizione del presidente del Consorzio rientrano materie, che negli altri porti sono di competenza dei comandanti di porto, capi di circondario marittimo; sia dalla identità di esigenze, relative al procedimento che dinanzi all'uno e all'altro degli accennati organi giurisdizionali si svolge. Nell'art. 1317 ho chiarito ad un tempo, eliminando una incongruità della precedente legislazione, che le sentenze emesse dal presidente del Consorzio sono impugnabili negli stessi casi ed entro gli stessi limiti, in cui sono impugnabili le sentenze dei comandanti di porto.

865. — Alla stessa direttiva, alla quale è informata la disciplina transitoria delle inchieste formali, sono ispirati gli articoli 1318 e 1325, dei quali il primo si riferisce alla liquidazione delle avarie comuni e il secondo all'esercizio provvisorio delle navi pignorate.

866. — Il passaggio dell'espropriazione forzata delle navi dal vecchio al nuovo rito non era scevro di difficoltà tecniche,

in quanto il codice di commercio disciplinava un procedimento composto di elementi tratti dalla esecuzione mobiliare e dalla esecuzione immobiliare, mentre il codice si è decisamente orientato verso il sistema dell'espropriazione immobiliare. Anche qui ho distinto il procedimento in cinque fasi:

a) se prima dell'entrata in vigore del codice è stato notificato soltanto il precetto, si applicano immediatamente le disposizioni del codice, ma l'espropriazione deve essere iniziata, sempreché il precetto non sia divenuto inefficace sulla base delle regole del codice di commercio, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del codice (art. 1319);

b) se alla data dell'entrata in vigore del codice, è stato eseguito il pignoramento, ma la causa di autorizzazione a vendere non è iscritta a ruolo, il creditore deve in un termine perentorio procedere alla trascrizione e all'annotazione del verbale di pignoramento per poi proseguire la espropriazione secondo le disposizioni del codice. Poichè il pignoramento è, ai sensi del codice, sottoposto a pubblicità, non era possibile trasformare il vecchio nel nuovo rito senza provvedere a porre l'atto iniziale dell'espropriazione all'unisono con le nuove disposizioni (art. 1320);

c) se alla data dell'entrata in vigore del codice la causa di autorizzazione è iscritta a ruolo, ma non è in decisione, il creditore deve, entro un termine perentorio, fare domanda per la nomina del giudice dell'esecuzione; a seguito di che, l'espropriazione procede secondo il codice. Lo stato avanzato della procedura mi ha sconsigliato dall'obbligare gli interessati a sottoporre a pubblicità il verbale di pignoramento (articolo 1322 primo comma);

d) se alla data dell'entrata in vigore del codice la causa trovasi in decisione, la disciplina non muta: il giudice adito procede con ordinanza alla nomina del giudice dell'esecuzione, avanti il quale rimette le parti, e il processo prosegue secondo le norme del codice (art. 1322, secondo comma);

e) infine, se alla data dell'entrata in vigore del codice, il giudice adito ha pronunciato sentenza di autorizzazione a vendere, il processo prosegue secondo le norme delle leggi precedenti (art. 1323).

867. — E' appena il caso di osservare che le presenti disposizioni si trovano rispetto a quelle emanate per il codice di procedura nello stesso rapporto nel quale le regole processuali del codice si trovano rispetto al codice di procedura civile: vale a dire che le disposizioni transitorie del codice di procedura civile valgono per le situazioni disciplinate dalle norme abrogate espressamente o implicitamente dal codice della navigazione, quando mancano le disposizioni dettate per quest'ultimo. Ad es., non è dubbio che per l'art. 230 delle disposizioni transitorie del codice di procedura civile gli uffici del lavoro portuale possano decidere sui processi, avanti a quegli organi iniziati alla data dell'entrata in vigore del codice.

868. — Stante la minore complessità delle regole finora seguite per l'espropriazione degli aeromobili, mi sono limitato a fissare tre fasi:

a) la prima corrisponde a quella dell'espropriazione della nave non ancora iniziata, e ha ricevuto uguale disciplina (art. 1319);

b) se alla data dell'entrata in vigore del codice, non è stata ancora proposta istanza di autorizzazione alla vendita, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, procedere alla trascrizione e all'annotazione del verbale di pignoramento entro trenta giorni dall'entrata in vigore del codice; a seguito di che, il processo prosegue secondo le disposizioni del codice (art. 1321);

c) se prima dell'entrata in vigore del codice è stata già proposta istanza di autorizzazione alla vendita, il processo prosegue secondo le precedenti disposizioni.

CAPO IX.

Disposizioni finali.

869. — In questo capo, mentre nell'art. 1327 è fatto salvo per la navigazione sul lago Maggiore e su quello di Lugano, il regime attualmente vigente, si provvede nell'art. 1329 ad abrogare esplicitamente le fonti normative più importanti in materia di navigazione ed a stabilire l'abrogazione di ogni altra disposizione relativa a questa materia, in quanto contraria o incompatibile con la disciplina del codice.

870. — La integrale disciplina contenuta nel codice di tutte le forme di navigazione importa un notevole accrescimento di funzioni negli organi amministrativi preposti alla navigazione e talora l'istituzione di nuovi organi. La competenza e l'attività degli organi amministrativi saranno opportunamente specificate nel regolamento. E' parso pertanto necessario condizionare all'emanazione del regolamento l'entrata in vigore delle norme del codice, le quali presuppongono per la loro applicazione l'esistenza delle predette norme regolamentari.

871. — Ho altrove avvertito che rispetto alla navigazione interna il codice ha, nella gran maggioranza dei casi, fatto opera di originale creazione, sia ponendo istituti nuovi, sia estendendo istituti privatistici e pubblicistici della navigazione marittima. Perchè la disciplina del codice si possa integralmente realizzare, occorre provvedere con la maggiore sollecitudine possibile al concreto funzionamento di tutta la organizzazione amministrativa della navigazione interna. A questa esigenza si ispira la disposizione dell'art. 1330 che autorizza il governo del Re ad emanare norme in alcune materie, specificamente elencate, sempre che il codice ed il relativo regolamento non abbiano provveduto.

872. — L'art. 1331 completa i particolari rinvii operati da alcune disposizioni del codice al regolamento, affidando a questo la determinazione delle norme necessarie per l'integrazione e l'esecuzione del codice stesso. Con l'emanazione di tale regolamento la materia della navigazione sarà disciplinata, in armonia con le linee del codice, anche nei suoi aspetti particolari ed il sistema legislativo verrà a risultare ancor più omogeneo e completo.

SIRE,

il nostro destino è sul mare. La disciplina legislativa della navigazione si è ispirata a questo grande ammonimento, la cui forza è, oggi più che mai, viva ed operante nella guerra gloriosa che il popolo italiano combatte per la libertà dei suoi mari e dei suoi cieli. Sono questi i campi di battaglia dove l'eroismo e il sacrificio dei nostri navigatori preparano e consacrano, giorno per giorno, l'immancabile vittoria.

L'emanazione, in questo momento storico, del codice della navigazione, che mi onoro di sottoporre alla Vostra Augusta approvazione, vuole significare la certezza incrollabile nell'avvenire di prosperità e di potenza della Patria.

Addì, 30 marzo 1942-XX

GRANDI

REGIO DECRETO 30 marzo 1942-XX, n. 327.

Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 27 gennaio 1941-XIX, n. 9, che approva il testo del Codice della navigazione;

Ritenuto che il nuovo testo del Codice civile, approvato con R. decreto 16 marzo 1942-XX, n. 262, ha reso necessario di modificare, a scopo di coordinamento, il Codice della navigazione e di pubblicare il testo definitivo del Codice medesimo;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per la grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato il testo definitivo del Codice della navigazione, il quale avrà esecuzione a cominciare dal 21 aprile 1942-XX, sostituendo da questa data il testo emanato col R. decreto 17 gennaio 1941-XIX, n. 9.

Art. 2.

Un esemplare del testo del Codice della navigazione, firmato da Noi e contrassegnato dal Nostro Ministro Segretario di Stato per la grazia e giustizia, servirà di originale e sarà depositato e custodito nello Archivio del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 marzo 1942-XX

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — GRANDI

Visto, *il Guardasigilli*: GRANDI
Registrato alla Corte dei conti, addì 17 aprile 1942-XX
Atti del Governo, registro 444, foglio 50. — MANCINI

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

DISPOSIZIONI PRELIMINARI

Art. 1.

(Fonti del diritto della navigazione).

In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

Art. 2.

(Mare territoriale).

Sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio del Regno, quando la distanza tra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le venti miglia marine. Se tale distanza è superiore a venti miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro venti miglia marine.

E' soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di sei miglia marine lungo le coste continentali ed insulari del Regno e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea.

Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi o regolamenti ovvero da convenzioni internazionali.

Art. 3.

(Spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato).

E' soggetto alla sovranità dello Stato lo spazio aereo che sovrasta il territorio del Regno ed il relativo mare territoriale.

Art. 4.

(Navi e aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato).

Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano.

Art. 5.

(Legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi e di aeromobili in navigazione).

Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto.

La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene.

Art. 6.

(Legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi ed aeromobili).

La proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonchè le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Art. 7.

(Legge regolatrice della responsabilità dell'armatore e dell'esercente).

La responsabilità dell'armatore della nave o dello esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

La stessa legge regola i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità dell'armatore o dell'esercente anche per le obbligazioni da loro personalmente assunte.

Art. 8.
(Legge regolatrice dei poteri e dei doveri del comandante).

I poteri, i doveri e le attribuzioni del comandante della nave o dell'aeromobile sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Art. 9.
(Legge regolatrice del contratto di lavoro).

I contratti di lavoro della gente del mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

Art. 10.
(Legge regolatrice dei contratti di utilizzazione di navi e aeromobili).

I contratti di locazione, di noleggio, di trasporto sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva la diversa volontà delle parti.

Art. 11.
(Legge regolatrice della contribuzione alle avarie comuni).

La contribuzione alle avarie comuni è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Art. 12.
(Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o aeromobili).

Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana.

Art. 13.
(Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero).

Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero compiuti in alto mare sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero.

La stessa legge regola la ripartizione del compenso per assistenza, salvataggio e ricupero fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

Art. 14.
(Competenza giurisdizionale).

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici del Regno, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o ricuperate si trovano nel Regno.

PARTE PRIMA

DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA

LIBRO PRIMO

DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO PRIMO

DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE

CAPO I.

Dell'amministrazione della navigazione marittima

Art. 15.
(Ministro competente).

L'amministrazione della marina mercantile è retta dal ministro per le comunicazioni.

Art. 16.
(Circoscrizioni del litorale del Regno).

Il litorale del Regno è diviso in zone marittime; le zone sono suddivise in compartimenti e questi in circondari.

Alla zona è preposto un direttore marittimo, al compartimento un capo del compartimento, al circondario un capo del circondario. Nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo è anche capo del compartimento. Nell'ambito del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento, il capo del compartimento è anche capo del circondario.

Negli approdi di maggiore importanza in cui non hanno sede nè l'ufficio del compartimento nè l'ufficio del circondario sono istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia, dipendenti dall'ufficio circondariale.

Il capo del compartimento, il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti sono comandanti del porto o dell'approdo in cui hanno sede.

Art. 17.
(Attribuzioni degli uffici locali).

Il direttore marittimo esercita le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti.

Il capo del compartimento, il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti, oltre le attribuzioni conferite a ciascuno di essi dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti, esercitano, nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, tutte le attribuzioni amministrative relative alla navigazione e al traffico marittimo, che non siano specificamente conferite a determinate autorità.

Art. 18.
(Personale dell'amministrazione marittima).

Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo sono esercitate dal corpo delle capitanerie di porto.

Ove se ne riconosca l'opportunità, l'esercizio di tali funzioni può essere affidato, nei porti e approdi di minore importanza, a persone estranee a detto corpo.

Art. 19.

(Enti portuali).

Nei porti di maggiore importanza taluni servizi portuali inerenti alla navigazione possono essere affidati ad appositi enti costituiti con legge.

Art. 20.

(Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero).

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico marittimo nazionale all'estero è esercitata dalle autorità consolari.

CAPO II.

Dell'amministrazione della navigazione interna

Art. 21.

(Ministro competente).

L'amministrazione della navigazione su laghi, fiumi, canali e altre acque interne è retta dal ministro per le comunicazioni.

Art. 22.

(Ispettorati compartimentali).

Agli effetti dell'ordinamento amministrativo della navigazione interna il territorio del Regno è diviso in zone.

A ciascuna zona è preposto un ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 23.

(Uffici di porto).

Nei porti e nelle altre località di maggiore importanza per la navigazione interna sono istituiti ispettorati di porto e delegazioni di approdo da questi dipendenti.

L'ispettorato di porto esercita sulle vie navigabili comprese nella sua circoscrizione le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti.

Il capo dell'ispettorato ed il capo della delegazione di approdo sono comandanti del porto ove hanno sede.

Nei casi previsti dal regolamento possono essere istituite, fuori della circoscrizione degli ispettorati di porto, delegazioni di approdo direttamente dipendenti dall'ispettorato compartimentale. In tal caso il capo della delegazione esercita anche le attribuzioni del capo dell'ispettorato di porto, conferitegli dal ministro per le comunicazioni.

Art. 24.

(Navigazione promiscua).

Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.

Parimenti le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna.

Art. 25.

(Attribuzioni dell'autorità comunale).

Nelle località ove non hanno sede uffici di porto l'esercizio di attribuzioni amministrative relative alla navigazione interna può essere conferito a norma del regolamento dal ministro per le comunicazioni all'autorità comunale.

Art. 26.

(Navi e galleggianti addetti al servizio urbano).

Nei porti comunicanti con canali ed altre acque interne, il comandante del porto esercita la vigilanza sulle navi e sui galleggianti addetti al servizio urbano che entrano nelle acque marittime.

I conflitti di competenza fra l'autorità marittima e quella comunale relativi al servizio di tali navi e galleggianti sono risolti dal prefetto del luogo ed in via definitiva dal ministro per le comunicazioni.

Art. 27.

(Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero).

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dalle autorità consolari.

TITOLO SECONDO

DEI BENI PUBBLICI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE

CAPO I.

Del demanio marittimo

Art. 28.

(Beni del demanio marittimo).

Fanno parte del demanio marittimo:

a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade;

b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare;

c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

Art. 29.

(Pertinenze del demanio marittimo).

Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale, sono considerate come pertinenze del demanio stesso.

Art. 30.

(Uso del demanio marittimo).

L'amministrazione della marina mercantile regola l'uso del demanio marittimo e vi esercita la polizia.

Art. 31.
(Limiti del demanio marittimo).

Nei luoghi, nei quali il mare comunica con canali o fiumi o altri corsi di acqua, i limiti del demanio marittimo sono fissati dal ministro per le comunicazioni di concerto con quelli per le finanze e per i lavori pubblici, nonchè con gli altri ministri interessati.

Art. 32.
(Delimitazione di zone del demanio marittimo).

Il capo del compartimento, quando sia necessario o se comunque ritenga opportuno promuovere la delimitazione di determinate zone del demanio marittimo, invita, nei modi stabiliti dal regolamento, le pubbliche amministrazioni e i privati che possono avervi interesse a presentare le loro deduzioni e ad assistere alle relative operazioni.

Le contestazioni che sorgono nel corso della delimitazione sono risolte in via amministrativa dal ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze. Nelle controversie innanzi alle autorità giurisdizionali, la tutela dei beni demaniali spetta esclusivamente al ministro per le finanze.

Art. 33.
(Ampliamento del demanio marittimo).

Quando per necessità dei pubblici usi del mare occorra comprendere nel demanio marittimo zone di proprietà privata di limitata estensione e di lieve valore ad esso adiacenti, ovvero i depositi e gli stabilimenti menzionati nell'articolo 52, la dichiarazione di pubblico interesse per l'espropriazione è fatta con decreto del ministro per le comunicazioni, di concerto con il ministro per le finanze.

Il decreto costituisce titolo per l'immediata occupazione del bene da espropriare.

Art. 34.
(Destinazione di zone demaniali marittime ad altri usi pubblici)

Con provvedimento del ministro per le comunicazioni, su richiesta dell'amministrazione interessata, determinate parti del demanio marittimo possono essere destinate ad altri usi pubblici, cessati i quali riprendono la loro destinazione normale.

Art. 35.
(Esclusione di zone dal demanio marittimo).

Le zone demaniali che dal capo del compartimento non siano ritenute utilizzabili per pubblici usi del mare sono escluse dal demanio marittimo con decreto del ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze.

Art. 36.
(Concessione di beni demaniali).

L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo.

Le concessioni di durata superiore a nove anni sono di competenza del ministro per le comunicazioni. Le concessioni di durata superiore a due ma non a nove anni, e quelle di durata non superiore al biennio che importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al biennio, quando non importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del capo di compartimento marittimo.

Art. 37.
(Concorso di più domande di concessione).

Nel caso di più domande di concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico.

Quando non ricorrano tali ragioni di preferenza, per le concessioni di durata superiore al biennio o che importino impianti di difficile sgombero, si procede a pubblica gara o a licitazione privata.

Nello stesso caso, per le concessioni di durata non superiore al biennio e che non importino impianti di difficile sgombero, la preferenza è data al precedente concessionario e, in mancanza, si procede a licitazione privata.

Art. 38.
(Anticipata occupazione di zone demaniali).

Qualora ne riconosca l'urgenza, l'autorità marittima può, su richiesta dell'interessato, consentire, previa cauzione, l'immediata occupazione e l'uso di beni del demanio marittimo, nonchè l'esecuzione dei lavori all'uopo necessari, a rischio del richiedente, purchè questo si obblighi ad osservare le condizioni che saranno stabilite nell'atto di concessione.

Se la concessione è negata, il richiedente deve demolire le opere eseguite e rimettere i beni nel pristino stato.

Art. 39.
(Misura del canone).

La misura del canone è determinata dall'atto di concessione.

Nelle concessioni a enti pubblici o privati, per fini di beneficenza o per altri fini di pubblico interesse, sono fissati canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni.

Art. 40.
(Riduzione del canone).

Qualora l'utilizzazione di beni del demanio marittimo da parte del concessionario venga ad essere ristretta per effetto di preesistenti diritti di terzi, al concessionario non è dovuto alcun indennizzo, ma si fa luogo a un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista nel primo comma dell'articolo 44.

Art. 41.
(Costituzione d'ipoteca).

Il concessionario può, previa autorizzazione dell'autorità concedente, costituire ipoteca sulle opere da lui costruite sui beni demaniali.

Art. 42.
(Revoca delle concessioni).

Le concessioni di durata non superiore al biennio e che non importino impianti di difficile sgombero sono revocabili in tutto o in parte a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima.

Le concessioni di durata superiore al biennio o che comunque importino impianti di difficile sgombero sono revocabili per specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblico interesse, a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima.

La revoca non dà diritto a indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'articolo 44.

Nelle concessioni che hanno dato luogo a costruzione di opere stabili l'amministrazione marittima, salvo che non sia diversamente stabilito, è tenuta a corrispondere un indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato.

In ogni caso l'indennizzo non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti.

Art. 43.
(Domande incompatibili).

Qualora una domanda di concessione di beni del demanio marittimo risulti incompatibile con una concessione precedentemente fatta per uso di meno rilevante interesse pubblico, la concessione precedente può essere revocata con decreto reale, previo parere del consiglio di Stato, fermo il disposto degli ultimi due comma dell'articolo precedente.

Art. 44.
(Modifica o estinzione della concessione per fatto dell'amministrazione).

In caso di revoca parziale, il concessionario ha facoltà di rinunziare alla concessione dandone comunicazione all'autorità concedente nel termine di trenta giorni dalla notifica del provvedimento di revoca.

La stessa facoltà spetta al concessionario anche quando l'utilizzazione della concessione sia resa impossibile in parte, in conseguenza di opere costruite per fini di pubblico interesse dallo Stato o da altri enti pubblici.

Se l'utilizzazione è resa totalmente impossibile la concessione si estingue.

Art. 45.
(Modifica o estinzione della concessione per cause naturali).

Quando, per cause naturali, i beni del demanio marittimo concessi subiscono modificazioni tali da restringere l'utilizzazione della concessione, il concessionario ha diritto ad una adeguata riduzione del canone.

Qualora le cause predette cagionino modificazioni tali della consistenza dei beni da rendere impossibile l'ulteriore utilizzazione della concessione, questa si estingue.

Art. 46.
(Subingresso nella concessione).

Quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente.

In caso di vendita o di esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario di opere o impianti costruiti dal concessionario su beni demaniali non può subentrare nella concessione senza l'autorizzazione dell'autorità concedente.

In caso di morte del concessionario gli eredi subentrano nel godimento della concessione, ma devono chiederne la conferma entro sei mesi, sotto pena di decadenza. Se, per ragioni attinenti all'idoneità tecnica od economica degli eredi, l'amministrazione non ritiene opportuno confermare la concessione, si applicano le norme relative alla revoca.

Art. 47.
(Decadenza dalla concessione).

L'amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario:

a) per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati;

b) per non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell'atto di concessione, o per cattivo uso;

c) per mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata fatta la concessione;

d) per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione;

e) per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione;

f) per inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti.

Nel caso di cui alle lettere *a)* e *b)* l'amministrazione può accordare una proroga al concessionario.

Prima di dichiarare la decadenza, l'amministrazione fissa un termine entro il quale l'interessato può presentare le sue deduzioni.

Al concessionario decaduto non spetta alcun rimborso per opere eseguite nè per spese sostenute.

Art. 48.
(Autorità competente a dichiarare la revoca e la decadenza).

La revoca e la decadenza della concessione sono dichiarate, con le formalità stabilite dal regolamento, dall'autorità che ha fatto la concessione.

Art. 49.
(Devoluzione delle opere non amovibili).

Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

In quest'ultimo caso, l'amministrazione, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio a termini dell'articolo 54.

Art. 50.

(Disciplina dell'uso di beni demaniali).

Salve le disposizioni relative a speciali gestioni di apparecchi meccanici di carico e scarico e di magazzini di proprietà dello Stato, nelle località dove sia riconosciuto opportuno, il capo di compartimento regola la destinazione e l'uso di aree e di pertinenze demaniali per il carico, lo scarico e la temporanea sosta di merci o materiali per un periodo di tempo eccedente quello necessario alle ordinarie operazioni portuali, e ne determina i canoni relativi.

Le autorizzazioni sono rilasciate dal comandante del porto che ne fissa la durata.

Art. 51.

(Estrazione e raccolta di arena o altri materiali).

Nell'ambito del demanio marittimo e del mare territoriale, l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia o altri materiali è sottoposta alla concessione del capo del compartimento.

Art. 52.

(Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti).

Le concessioni per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti, i quali siano situati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo o del mare territoriale, ovvero siano comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o canali marittimi, sono fatte a norma delle disposizioni del presente titolo.

Per l'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive è richiesta inoltre l'autorizzazione del ministro per le comunicazioni.

L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall'autorità marittima. L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui al secondo comma sono sottoposti inoltre alle speciali disposizioni in materia.

Art. 53.

(Registro dei diritti gravanti sul demanio marittimo).

Presso ogni ufficio di compartimento è tenuto, nelle forme stabilite dal regolamento, un registro dei diritti sulle zone di demanio marittimo comprese nell'ambito della circoscrizione.

Art. 54.

(Occupazioni e innovazioni abusive).

Qualora siano abusivamente occupate zone del demanio marittimo o vi siano eseguite innovazioni non autorizzate, il capo del compartimento ingiunge al contravventore di rimettere le cose in pristino entro il termine a tal fine stabilito e, in caso di mancata esecuzione dell'ordine, provvede d'ufficio, a spese dell'interessato.

Art. 55.

(Nuove opere in prossimità del demanio marittimo).

L'esecuzione di nuove opere entro una zona di trenta metri dal demanio marittimo o dal ciglio dei terreni elevati sul mare è sottoposta all'autorizzazione del capo del compartimento.

Per ragioni speciali, in determinate località la estensione della zona entro la quale l'esecuzione di nuove opere è sottoposta alla predetta autorizzazione può essere determinata in misura superiore ai trenta metri, con decreto reale, previo parere del consiglio di Stato.

L'autorizzazione si intende negata se entro novanta giorni l'amministrazione non ha accolta la domanda dell'interessato.

L'autorizzazione non è richiesta quando le costruzioni sui terreni prossimi al mare sono previste in piani regolatori o di ampliamento già approvati dall'autorità marittima.

Quando siano abusivamente eseguite nuove opere entro la zona indicata dai primi due comma del presente articolo, l'autorità marittima provvede ai sensi dell'articolo precedente.

CAPO II

Delle zone portuali della navigazione interna

Art. 56.

(Competenza dell'amministrazione della navigazione interna).

Nelle zone dei porti e approdi muniti di opere stabili, adibiti al pubblico servizio della navigazione interna su laghi, fiumi e canali, l'amministrazione della navigazione interna esercita la polizia e regola l'uso delle opere, degli impianti e delle altre pertinenze ivi esistenti.

I limiti delle predette zone portuali sono fissati con decreto del ministro per le comunicazioni, di concerto con i ministri per le finanze e per i lavori pubblici e, quando si tratti di opere costruite dalle amministrazioni comunali e provinciali, col ministro per l'interno.

Art. 57.

(Norme applicabili).

Alle zone portuali della navigazione interna si applicano le disposizioni stabilite per il demanio marittimo dagli articoli 33 a 35; 50, 51, 54.

Per la dichiarazione di pubblico interesse prevista dall'articolo 33 e per l'esclusione di zone demaniali a norma dell'articolo 35 si ha riguardo alle necessità del pubblico servizio del porto o dell'approdo.

Art. 58.

(Concessioni).

Sono parimenti applicabili alle zone portuali della navigazione interna le disposizioni stabilite per le concessioni di beni del demanio marittimo dagli articoli 36 a 49; 53, limitatamente alle concessioni attinenti al servizio della navigazione.

Per le concessioni e per l'utilizzazione in genere di beni compresi nelle zone portuali da parte di altre amministrazioni dello Stato per fini non attinenti al servizio della navigazione, è richiesto il consenso dell'amministrazione della navigazione interna.

Art. 59.

(Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti).

Le concessioni per l'impianto e per l'esercizio di depositi e stabilimenti, situati anche soltanto in parte entro i confini delle zone portuali ovvero collegati alle

vie navigabili di cui all'articolo 56, sono fatte dall'amministrazione della navigazione interna con le norme di cui all'articolo precedente.

L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall'autorità preposta all'esercizio della navigazione interna.

L'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi di sostanze infiammabili o esplosive sono sottoposti alle speciali disposizioni ad essi relative, oltre che a quelle dei due comma precedenti. Per tale impianto ed esercizio è richiesta l'autorizzazione del ministro per le comunicazioni.

Art. 60.
(Autorità competenti).

I poteri conferiti dalle disposizioni del capo precedente al direttore marittimo e al capo del compartimento per il demanio marittimo spettano, per la navigazione interna, rispettivamente al direttore dell'ispettorato compartimentale e al capo dell'ispettorato di porto.

Art. 61.
(Esecuzione e manutenzione di opere portuali).

L'esecuzione e la manutenzione delle opere portuali e delle altre opere idrauliche sulle sponde dei laghi, fiumi e canali e sulle zone retrostanti, nonchè la vigilanza sulle opere stesse sono di competenza del ministero dei lavori pubblici.

TITOLO TERZO
DELL'ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA, DELLA POLIZIA E DEI SERVIZI NEI PORTI

CAPO I
Dell'attività amministrativa e della polizia nei porti

Art. 62.
(Movimento delle navi nel porto).

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi, l'ammaramento, lo stanziamento e il movimento degli idrovolanti nelle acque del porto.

Art. 63.
(Manovre disposte d'ufficio).

Il comandante del porto può ordinare l'ormeggio, il disormeggio e ogni altra manovra delle navi nel porto.

L'autorità medesima può disporre, in caso di necessità, l'esecuzione di ufficio delle manovre ordinate, a spese delle navi stesse; e, in caso di estrema urgenza, il taglio degli ormeggi.

Art. 64.
(Deposito di cose su aree portuali).

Decorso il termine fissato per la sosta temporanea di merci e di materiali di cui all'articolo 50, ovvero in caso di deposito abusivo, il comandante del porto può ordinare la immediata rimozione delle merci e dei materiali.

Qualora gravi esigenze lo richiedano, la rimozione può essere ordinata anche fuori dei casi previsti dal comma precedente.

In caso di mancata esecuzione dell'ordine, l'autorità predetta può disporre la rimozione d'ufficio a spese dell'interessato.

Art. 65.
(Imbarco e sbarco).

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, il carico, lo scarico e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

Le operazioni di carico, scarico e deposito di armi, munizioni e merci pericolose sono disciplinate da leggi e regolamenti speciali.

Art. 66.
(Navi e galleggianti addetti al servizio dei porti).

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'impiego delle navi, dei galleggianti e delle altre costruzioni galleggianti addette al servizio del porto.

Art. 67.
(Limitazione del numero delle navi addette al servizio dei porti).

Il capo del compartimento può limitare, in relazione alle esigenze del traffico, il numero delle navi e dei galleggianti addetti al servizio dei porti.

Art. 68.
(Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti).

Coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, all vigilanza del comandante del porto.

Il capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate, può sottoporre all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni coloro che esercitano le attività predette.

Art. 69.
(Soccorso a navi in pericolo e a naufraghi).

L'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e, quando non abbia a disposizione nè possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire.

Quando l'autorità marittima non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale.

Art. 70.
(Impiego di navi per il soccorso).

Ai fini dell'articolo precedente, l'autorità marittima o, in mancanza, quella comunale possono ordinare che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano messe a loro disposizione con i relativi equipaggi.

Le indennità e il compenso per l'opera prestata dalle navi sono determinati e ripartiti ai sensi degli articoli 491 e seguenti.

Art. 71.

(Divieto di getto di materiali).

Nei porti è vietato gettare materiali di qualsiasi specie.

Il capo del compartimento determina le altre zone alle quali è esteso tale divieto per esigenze del transito e della sosta delle navi, o per altre necessità del traffico e della pesca.

Art. 72.

(Rimozione di materiali sommersi).

Nel caso di sommersione di merci o di altri materiali nei porti, rade, canali, gli interessati devono provvedere all'immediata rimozione.

Qualora gli interessati non adempiano a tale obbligo e a giudizio dell'autorità marittima possa derivare dal fatto un pericolo o un intralcio alla navigazione, il capo del compartimento può provvedere d'ufficio alla rimozione e, ove sia il caso, alla vendita dei materiali predetti per conto dello Stato.

L'interessato è tenuto a corrispondere allo Stato le spese sostenute, o la differenza tra queste e il ricavato dalla vendita.

Art. 73.

(Rimozione di navi e di aeromobili sommersi).

Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili nei porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali a giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Per le navi di stazza lorda superiore a trecento tonnellate, se il ricavato dalla vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Se il ricavato della vendita dei relitti supera le spese sostenute dallo Stato, sulla differenza concorrono i creditori privilegiati o ipotecari sulla nave.

Nei casi d'urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio, per conto e a spese del proprietario. Tuttavia per le navi di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate il proprietario è tenuto al pagamento delle spese di rimozione soltanto entro i limiti del valore dei relitti ricuperati.

Art. 74.

(Guardiani di navi in disarmo).

Per le navi in disarmo, il comandante del porto stabilisce il numero minimo dei marittimi di guardia a bordo, precisandone, ove occorra, la qualifica.

Art. 75.

(Danni alle opere e agli impianti portuali).

In caso di danni cagionati a opere portuali o a impianti attinenti ai servizi della navigazione, il capo del compartimento provvede che ne sia accertata l'entità a mezzo dell'ufficio del genio civile ed intima al responsabile di eseguire, entro un termine determinato, le riparazioni necessarie. In caso di urgenza o in caso di inesecuzione da parte del responsabile, l'autorità provvede d'ufficio alle riparazioni a spese del medesimo.

Quando i danni predetti sono cagionati da una nave il comandante del porto può richiedere il versamento di una cauzione a garanzia del pagamento delle spese per le riparazioni.

Art. 76.

(Interrimento dei fondali e intorbidamento delle acque).

Se l'esercizio di impianti industriali o di depositi stabiliti sui margini di banchine o di moli, ovvero di canali navigabili, determina interrimento delle acque adiacenti, gli esercenti sono tenuti a provvedere alla conservazione del buon regime dei fondali, in conformità delle disposizioni impartite dal capo del compartimento.

Del pari gli esercenti sono tenuti a provvedere, secondo le disposizioni impartite dalla predetta autorità, per ovviare all'intorbidamento delle acque prodotto dagli impianti o dai depositi.

In caso di mancato adempimento da parte degli esercenti, l'autorità predetta provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Art. 77.

(Obblighi dei frontisti di canali o di altri corsi di acqua).

Lungo le sponde dei canali e degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, i proprietari frontisti devono costruire e mantenere in buono stato i muri di sponda e gli argini occorrenti, nonchè prendere tutte le misure necessarie ad evitare l'interrimento dei fondali.

Il capo del compartimento, sentito l'ufficio del genio civile, e, se del caso, l'ufficio tecnico comunale, emana le disposizioni alle quali devono attenersi i proprietari frontisti nella costruzione e manutenzione delle opere predette.

In caso di mancato adempimento da parte dei proprietari frontisti, l'autorità predetta provvede di ufficio, a spese dell'interessato.

Art. 78.

(Lavori di escavazione lungo le sponde dei canali sboccanti nei porti).

L'apertura di cave di pietra e l'esecuzione di ogni altro lavoro di escavazione lungo le sponde di canali o di altri corsi d'acqua sboccanti in un porto sono sottoposte all'autorizzazione del capo del compartimento.

Art. 79.

(Pesca nei porti).

Nei porti e nelle altre località di sosta o di transito delle navi, l'esercizio della pesca è sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto.

Art. 80.

(Uso di armi ed accensione di fuochi nei porti).

Nei porti e nelle località di sosta o di transito delle navi, sono sottoposti all'autorizzazione del comandante del porto l'uso di armi, la deflagrazione di sostanze esplosive, nonchè l'accensione di luci o di fuochi che possa turbare il servizio di segnalamento.

Art. 81.
(Altre attribuzioni di polizia).

Il comandante del porto provvede per tutto quanto concerne in genere la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze.

Art. 82.
(Disordini nei porti e sulle navi).

Qualora si verifichino avvenimenti che possano turbare l'ordine pubblico nei porti o nelle altre zone del demanio marittimo ovvero sulle navi che si trovano in porto o in corso di navigazione nel mare territoriale, l'autorità di pubblica sicurezza che interviene ne informa immediatamente quella marittima.

Se l'autorità di pubblica sicurezza non può tempestivamente intervenire, l'autorità marittima del luogo provvede nei casi di urgenza a ristabilire l'ordine, richiedendo ove sia necessario l'intervento della forza pubblica o, in mancanza, delle forze armate, e dandone immediato avviso all'autorità di pubblica sicurezza, nonchè, quando si tratti di nave straniera, all'autorità consolare dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Art. 83.
(Divieto di transito e di sosta).

Il ministro per le comunicazioni può limitare o vietare, per motivi di ordine pubblico, il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, determinando le zone alle quali il divieto si estende.

Art. 84.
(Ingiunzione per rimborso di spese).

Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, l'autorità marittima emette ingiunzione, resa esecutoria con decreto del pretore competente.

Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, l'autorità marittima può procedere agli atti esecutivi.

Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare, previo versamento della somma indicata nell'atto di ingiunzione.

L'opposizione è proposta dinanzi al giudice competente per valore.

Art. 85.
(Attività amministrativa nei porti interni).

Le disposizioni del presente capo si applicano anche all'attività amministrativa e alla polizia nei porti della navigazione interna. Le attribuzioni del capo del compartimento e del comandante di porto marittimo sono esercitate rispettivamente dal capo dell'ispettorato di porto e dal comandante di porto della navigazione interna.

Alla vigilanza del comandante del porto sono sottoposti, a norma dell'articolo 68, coloro i quali esercitano un'attività nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna.

Le disposizioni degli articoli 72 e 73 si applicano anche in caso di sommersione di navi o materiali in località dei laghi, dei fiumi, e di altre acque interne nelle quali, a giudizio dell'autorità preposta all'esercizio della navigazione interna, possa derivarne intralcio alla navigazione.

La determinazione del numero minimo dei guardiani delle navi in disarmo è fatta dal comandante del porto, a norma dell'articolo 74, quando occorr- per esigenze di sicurezza.

L'autorità di pubblica sicurezza informa quella preposta all'esercizio della navigazione interna qualora si verifichino avvenimenti che possono turbare l'ordine pubblico nei porti o nell'ambito delle zone portuali ovvero sulle navi che si trovano in porto o in corso di navigazione su vie navigabili interne.

Il divieto di transito o di sosta può essere stabilito dal ministro per le comunicazioni anche per le zone delle acque interne nelle quali sia necessario per esigenze di ordine pubblico.

CAPO II
Del pilotaggio

SEZIONE I. — *Del pilotaggio marittimo*

Art. 86.
(Istituzione del servizio di pilotaggio).

Nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita, mediante decreto reale, una corporazione di piloti.

La corporazione ha personalità giuridica, ed è diretta e rappresentata dal capo pilota.

Art. 87.
(Pilotaggio obbligatorio)

Nei luoghi dove ne è riconosciuta l'opportunità, il pilotaggio può essere reso obbligatorio con decreto reale.

Nei luoghi dove il pilotaggio è facoltativo, il direttore marittimo può, per particolari esigenze, renderlo temporaneamente obbligatorio.

Il decreto reale o il provvedimento del direttore marittimo fissano i limiti della zona entro la quale il pilotaggio è obbligatorio.

Art. 88.
(Vigilanza sulla corporazione dei piloti).

La corporazione dei piloti è sottoposta alla vigilanza della autorità competente a norma del regolamento.

Il comandante del porto, in particolare, deve periodicamente accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio, e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro per le comunicazioni, prendendo, in caso di urgenza, gli opportuni provvedimenti.

Art. 89.
(Cauzione della corporazione dei piloti).

La corporazione dei piloti deve prestare cauzione nella misura e nei modi stabiliti dai regolamenti locali.

Art. 90.
(*Licenze e registro dei piloti*).

I piloti sono provvisti di una licenza rilasciata dal capo del compartimento e sono iscritti in uno speciale registro.

Art. 91.
(*Tariffe di pilotaggio*).

Le tariffe di pilotaggio sono approvate dal ministro per le comunicazioni, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 92.
(*Attribuzioni e obblighi del pilota*).

Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all'articolo 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato.

Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Art. 93.
(*Responsabilità del pilota*).

Il pilota risponde dei danni subiti dalla nave durante il pilotaggio, quando venga provato che tali danni sono derivati da inesattezza delle informazioni e indicazioni da lui fornite per la determinazione della rotta.

Art. 94.
(*Responsabilità della corporazione dei piloti*).

Dei danni di cui sono responsabili i piloti, risponde solidalmente la corporazione nei limiti della cauzione.

Art. 95.
(*Regolamenti di pilotaggio*).

La disciplina del servizio di pilotaggio, l'ordinamento della corporazione, le norme per la gestione della corporazione stessa e per il reclutamento dei piloti, nonchè il regime disciplinare sono stabiliti dal regolamento.

Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascun porto sono stabilite, sentite le associazioni sindacali interessate, dai regolamenti locali, approvati dal ministro per le comunicazioni.

Art. 96.
(*Marittimi abilitati al pilotaggio*).

Nelle località di approdo o di transito ove non sia costituita una corporazione di piloti, il comandante del porto può autorizzare altri marittimi a esercitare il pilotaggio.

Il servizio dei marittimi abilitati al pilotaggio è regolato dalle norme di questo capo, in quanto applicabili. Le tariffe relative a tale servizio sono approvate dal direttore marittimo.

SEZIONE II. — *Del pilotaggio nella navigazione interna*

Art. 97.
(*Personale abilitato al pilotaggio*).

Nelle località di approdo o di transito della navigazione interna il pilotaggio è esercitato da piloti autorizzati dall'ispettorato di porto.

Art. 98.
(*Pilotaggio obbligatorio*).

Nei luoghi dove particolari esigenze lo richiedano, il direttore dell'ispettorato compartimentale può rendere temporaneamente obbligatorio il pilotaggio.

Art. 99.
(*Norme applicabili*).

Il servizio dei piloti autorizzati è regolato dagli articoli 91 a 93.

Art. 100.
(*Regolamenti locali*).

Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascuna località sono stabilite, sentite le associazioni sindacali interessate, da regolamenti locali, approvati dal ministro per le comunicazioni.

CAPO III

Del rimorchio

Art. 101.
(*Istituzione del servizio di rimorchio marittimo*).

Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima non può essere esercitato senza concessione, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento.

L'autorità predetta determina nell'atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio.

Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 102.
(*Regolamenti locali*).

Le norme sulla disciplina del servizio di rimorchio in ciascun porto marittimo sono stabilite da regolamenti locali, approvati dal ministro per le comunicazioni.

Art. 103.
(*Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio*).

Quando all'armatore del rimorchiatore non è fatta consegna degli elementi da rimorchiare, gli obblighi e le responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli elementi medesimi.

Se le parti non dispongono diversamente, la direzione della rotta e della navigazione s'intende affidata al comandante del rimorchiatore.

Art. 104.
(Responsabilità durante il rimorchio).

L'armatore del rimorchiatore e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili rispettivamente dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e dei danni sofferti dal rimorchiatore, a meno che provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Dei danni sofferti dai terzi durante il rimorchio sono solidalmente responsabili gli armatori degli elementi rimorchiati e l'armatore del rimorchiatore, che non provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Quando la direzione della navigazione del convoglio è affidata al comandante del rimorchiatore, gli armatori degli elementi rimorchiati, per quanto concerne i danni causati dalle manovre, devono provare esclusivamente, agli effetti dei comma precedenti, che i danni non sono derivati da mancata o cattiva esecuzione degli ordini impartiti dal comandante del rimorchiatore. Analoga prova deve fornire l'armatore del rimorchiatore, quando la direzione della navigazione è affidata al comandante di un elemento rimorchiato.

Art. 105.
(Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore).

Fermo il disposto dell'articolo precedente, quando è fatta consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto.

Art. 106.
(Soccorso prestato alla nave rimorchiata).

Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un'opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compenso previsti nell'articolo 491.

Art. 107.
(Servizi per l'ordine e la sicurezza del porto).

Oltre che nei casi previsti nell'articolo 70, i rimorchiatori devono esser messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto.

CAPO IV
Del lavoro portuale

Art. 108.
(Disciplina delle operazioni portuali).

La disciplina e la vigilanza delle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto sono esercitate dal comandante del porto, secondo le norme stabilite dal regolamento.

Art. 109.
(Uffici del lavoro portuale).

Nei porti, nei quali l'importanza del traffico lo richieda, la disciplina delle operazioni portuali è affidata ad uffici del lavoro portuale.

Gli uffici del lavoro nei porti marittimi sono istituiti con decreto del ministro per le comunicazioni, previo parere del capo del compartimento, e sono diretti da un ufficiale di porto, che svolge la propria attività con l'assistenza di un consiglio di lavoro portuale, costituito a norma del regolamento. La vigilanza sui predetti uffici è esercitata dal capo del compartimento.

Gli uffici del lavoro nei porti della navigazione interna sono parimenti istituiti con decreto del ministro per le comunicazioni e sono diretti da un funzionario dell'ispettorato di porto, che svolge la propria attività, con l'assistenza di un consiglio del lavoro portuale, costituito a norma del regolamento. La vigilanza sui predetti uffici è esercitata dal capo dell'ispettorato di porto.

Art. 110.
(Compagnie e gruppi portuali).

Le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie o in gruppi, soggetti alla vigilanza dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Le compagnie hanno personalità giuridica.

Alla costituzione, fusione o soppressione delle compagnie e dei gruppi provvedono, per la navigazione marittima, il direttore marittimo e, per la navigazione interna, il direttore dell'ispettorato compartimentale, secondo le norme del regolamento.

Il regolamento stabilisce altresì le norme per il funzionamento delle compagnie e dei gruppi e determina, per i casi di fusione o di soppressione, le modalità relative alla valutazione e devoluzione dei beni costituenti il patrimonio delle compagnie.

Salvo casi speciali stabiliti dal ministro per le comunicazioni, l'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie o ai gruppi.

Art. 111.
(Imprese per operazioni portuali).

L'esercizio da parte di imprese di operazioni portuali per conto di terzi è sottoposto a concessione del capo del compartimento, per la navigazione marittima, e del capo dell'ispettorato di porto, per la navigazione interna, secondo le modalità stabilite dal regolamento.

Le autorità predette possono determinare il numero massimo delle imprese in relazione alle esigenze del traffico.

La concessione può essere data alle stesse compagnie delle maestranze portuali.

In ogni caso l'impresa concessionaria deve avvalersi, per l'esecuzione delle operazioni portuali, esclusivamente delle maestranze costituite nelle compagnie o nei gruppi.

Art. 112.
(Tariffe delle operazioni portuali).

Le tariffe e le altre norme per le prestazioni delle compagnie e dei gruppi portuali, nonchè per le prestazioni delle imprese indicate nell'articolo precedente sono determinate secondo le modalità stabilite dal regolamento.

TITOLO QUARTO

DEL PERSONALE DELLA NAVIGAZIONE

CAPO I

Del personale marittimo

Art. 113.

(*Organizzazione e disciplina del personale marittimo*).

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione della marina mercantile.

Art. 114.

(*Distinzione del personale marittimo*).

Il personale marittimo comprende:

a) la gente di mare;

b) il personale addetto ai servizi dei porti;

c) il personale tecnico delle costruzioni navali.

Art. 115.

(*Categorie della gente di mare*).

La gente di mare si divide in tre categorie:

1° personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;

2° personale addetto ai servizi complementari di bordo;

3° personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Art. 116.

(*Personale addetto ai servizi portuali*).

Il personale addetto ai servizi dei porti comprende:

1) i piloti;
2) i lavoratori portuali;
3) i palombari in servizio locale;
4) gli ormeggiatori;
5) i barcaioli.

Il ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche ed alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale addetto ai servizi dei porti, disciplinandone, ove occorra, l'impiego.

Art. 117.

(*Personale tecnico delle costruzioni navali*).

Il personale tecnico delle costruzioni navali comprende:

1) gli ingegneri navali;
2) i costruttori navali;
3) i maestri d'ascia e i calafati.

Art. 118.

(*Matricole e registri del personale marittimo*).

La gente di mare è iscritta in matricole. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono iscritti in registri.

Le matricole e i registri sono tenuti dagli uffici indicati dal regolamento.

Art. 119.

(*Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri*).

Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore ai quattordici anni e non superiore ai venticinque, che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento. Per i medici l'età non deve superare i trentacinque anni.

I minori di anni quattordici, ma non minori dei dieci, possono essere iscritti quando siano allievi di istituti di educazione marinara.

Il ministro per le comunicazioni può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non regnicoli; può altresì consentire l'immatricolazione di persone di età superiore ai venticinque anni, quando speciali esigenze lo richièdano.

Il ministro per le comunicazioni, sentite le organizzazioni sindacali competenti, può disporre, quando le condizioni del lavoro marittimo lo richiedano, la sospensione temporanea dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni sono stabiliti dal regolamento, o, nel caso indicato dal secondo comma dell'articolo 116, dal ministro per le comunicazioni.

Art. 120.

(*Cancellazione dalle matricole e dai registri*).

Alla cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare, oltre che nei casi previsti dagli articoli 1251, 1253, si procede per i seguenti motivi:

a) morte dell'iscritto;

b) dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare l'attività marittima;

c) perdita della cittadinanza italiana;

d) perdita permanente dell'idoneità fisica alla navigazione, accertata a termini delle leggi speciali;

e) condanna, con sentenza passata in giudicato, per alcuno dei reati che a norma del regolamento impediscono l'iscrizione nelle matricole;

f) cessazione dall'esercizio della navigazione.

La cancellazione nel caso di cui alla lettera *f* si effettua, per gli iscritti che siano in possesso dei titoli professionali di cui all'articolo 123, dopo dieci anni consecutivi di interruzione della navigazione; per gli altri iscritti, dopo cinque anni consecutivi.

La cancellazione degli iscritti nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni è disciplinata dal regolamento.

Art. 121.

(*Reiscrizione nelle matricole e nei registri*).

Gli iscritti nelle matricole della gente del mare, cancellati dalle matricole stesse a norma delle lettere *c* ed *e* dell'articolo precedente, possono chiedere la reiscrizione, quando cessino le cause che hanno determinato

la cancellazione, anche se abbiano superato il limite di età stabilito nell'articolo 119. Gli iscritti cancellati a norma delle lettere *b* ed *f* possono chiedere la reiscrizione, anche se abbiano superato il limite di età, entro un periodo di tempo, dal giorno della cancellazione, pari al periodo di navigazione effettivamente compiuta.

La reiscrizione dei marittimi nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni è disciplinata dal regolamento.

Art. 122.
(Documenti di lavoro del personale marittimo).

La gente di mare è munita di un libretto di navigazione. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono muniti rispettivamente di un libretto di ricognizione e di un certificato d'iscrizione.

Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento.

Art. 123.
(Titoli professionali del personale marittimo).

Per i servizi di coperta i titoli professionali sono:
a) capitano superiore di lungo corso;
b) capitano di lungo corso;
c) aspirante capitano di lungo corso;
d) allievo capitano di lungo corso;
e) padrone marittimo;
f) marinaio autorizzato;
g) capo barca;
h) conduttore.

Per i servizi di macchina i titoli professionali sono:
a) capitano superiore di macchina;
b) capitano di macchina;
c) aspirante capitano di macchina;
d) allievo capitano di macchina;
e) meccanico navale;
f) fuochista autorizzato;
g) motorista abilitato;
h) marinaio motorista.

Per gli altri servizi di bordo i titoli professionali sono:
a) medico di bordo;
b) marconista.

I requisiti per il conseguimento dei titoli e i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo sono stabiliti per i titoli di cui al primo e secondo comma dal regolamento, e per i titoli di cui al terzo comma da leggi e regolamenti speciali.

Il regolamento determina le altre qualifiche relative all'esercizio della professione marittima e prescrive altresì i requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca.

I limiti delle abilitazioni professionali per il personale addetto ai servizi portuali e per il personale tecnico delle costruzioni navali sono stabiliti dal regolamento.

Art. 124.
(Rilascio dei documenti di abilitazione).

Il rilascio delle patenti per i titoli professionali marittimi indicati alle lettere *a* e *b* del primo e del secondo comma dell'articolo precedente è di competenza del direttore marittimo.

Il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali è di competenza del capo del compartimento e dei capi degli altri uffici indicati dal regolamento.

Art. 125.
(Collocamento della gente di mare).

Al collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte degli equipaggi delle navi, si provvede, nel territorio del Regno, esclusivamente ad opera di appositi uffici istituiti secondo norme stabilite con legge.

Art. 126.
(Divieto di mediazione).

E' vietata la mediazione, anche gratuita, per il collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare destinati a far parte degli equipaggi delle navi.

Qualsiasi compenso corrisposto per un'attività svolta in contrasto con la disposizione del comma precedente può essere ripetuto.

Art. 127.
(Assunzione all'estero).

All'assunzione di personale per la formazione o per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovraintende l'autorità consolare.

CAPO II
Del personale della navigazione interna

Art. 128.
(Organizzazione e disciplina del personale).

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale della navigazione interna provvedono le autorità preposte all'esercizio della navigazione interna.

Art. 129.
(Distinzione del personale).

Il personale della navigazione interna comprende:
a) il personale navigante;
b) il personale addetto ai servizi dei porti.

Art. 130.
(Categorie del personale navigante).

Il personale navigante si divide in tre categorie:

1° personale di comando e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;

2° personale addetto ai servizi complementari di bordo;

3° personale addetto alla piccola navigazione.

Art. 131.
(Personale addetto ai servizi dei porti).

Il personale addetto ai servizi dei porti comprende:
1) i lavoratori portuali;
2) i barcaioli.

Il ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche e alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale dei porti, disciplinandone, ove occorra, l'impiego.

Art. 132.
(Matricole, registri e documenti di lavoro del personale).

Il personale navigante è iscritto in matricole, ed è munito di un libretto di navigazione.

Il personale addetto ai servizi dei porti è iscritto in registri ed è munito di un libretto di ricognizione.

Le matricole e i registri sono tenuti dagli uffici di porto.

Le forme e gli effetti dei documenti di lavoro indicati nel primo e secondo comma sono stabiliti dal regolamento.

Art. 133.
(Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri).

Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole del personale navigante i cittadini italiani di età non inferiore ai quattordici anni, che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento.

I minori di anni quattordici, ma non minori dei dieci, possono essere iscritti quando imbarchino alle dipendenze di parenti o affini fino al terzo grado.

Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

Il ministro per le comunicazioni può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non regnicoli.

I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali sono stabiliti dal regolamento, o, nel caso indicato dal secondo comma dell'articolo 131, dal ministro per le comunicazioni.

Parimenti sono disciplinate dal regolamento la cancellazione dalle matricole e dai registri, nonchè la reiscrizione nei medesimi.

Art. 134.
(Titoli professionali del personale).

Per i servizi di coperta i titoli professionali sono:

a) capitano;
b) capo timoniere;
c) capo barca;
d) conduttore di motoscafi;
e) barcaiolo abilitato.

Per i servizi di macchina i titoli professionali sono:

a) macchinista;
b) motorista.

Coloro che sono in possesso dei titoli di cui alle lettere *a, b, d* del primo comma e *a, b* del secondo comma possono essere autorizzati con apposita annotazione sul documento di abilitazione a prestare servizio su navi addette a servizi pubblici di linea o di rimorchio o a servizi di trasporto di persone per conto di terzi.

I requisiti per il conseguimento dei titoli, i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo e le modalità del rilascio sono stabiliti dal regolamento.

Il ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche e alle esigenze dei trasporti, può determinare altre qualifiche relative all'esercizio della navigazione interna, stabilendo le condizioni e le modalità per il conseguimento dei relativi titoli professionali.

I limiti per le abilitazioni professionali del personale addetto ai servizi portuali sono stabiliti da leggi o regolamenti speciali.

Art. 135.
(Assunzione all'estero).

All'assunzione di personale navigante della navigazione interna per la formazione e per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovraintende l'autorità consolare.

TITOLO QUINTO

DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI

CAPO I

Dell'ammissione della nave alla navigazione

SEZIONE I. — *Dell'individuazione della nave*

Art. 136.
(Navi e galleggianti).

Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo.

Le navi si distinguono in maggiori e minori. Sono maggiori le navi alturiere; sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna.

Le disposizioni che riguardano le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche ai galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne.

Art. 137.
(Ammissione delle navi alla navigazione).

Sono ammesse alla navigazione le navi iscritte nelle matricole o nei registri tenuti dagli uffici competenti, ed abilitate nelle forme previste dal presente codice.

Sono iscritte nelle matricole e nei registri predetti le navi che rispondono ai prescritti requisiti di individuazione e di nazionalità.

Agli effetti dell'iscrizione e a tutti gli altri effetti di legge le navi e i galleggianti sono individuati dalla stazza, dal nome o dal numero, e dal luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione.

Art. 138.
(Stazzatura nel Regno).

Salve le eccezioni stabilite da leggi e regolamenti speciali, la stazzatura delle navi marittime è eseguita nel Regno dal Registro italiano navale, quale delegato del ministero per le comunicazioni, a mezzo di ingegneri navali, o di altri periti stazzatori abilitati a norma del regolamento.

Per la navigazione interna il Registro italiano navale provvede alla stazzatura delle navi per le quali è obbligatoria la classificazione. Negli altri casi provvedono l'ispettorato compartimentale o gli altri organi stabiliti da leggi e da regolamenti speciali.

La stazzatura è eseguita secondo le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Eseguita la stazzatura, il certificato di stazza è depositato presso l'ufficio del porto d'iscrizione della nave.

Art. 139.
(Stazzatura all'estero).

Il ministro per le comunicazioni può autorizzare la stazzatura all'estero delle navi costruite o trasformate in cantieri esteri ovvero provenienti da bandiera estera, quando tali navi debbano compiere uno o più viaggi fra porti stranieri prima di approdare nel Regno.

La stazzatura all'estero può, previa autorizzazione del ministro per le comunicazioni, essere eseguita secondo il metodo locale. In tal caso la stazzatura deve essere nuovamente eseguita in via definitiva in un porto del Regno, entro il termine stabilito dal regolamento.

Art. 140.
(Nome delle navi maggiori).

Le navi maggiori sono contraddistinte da un nome.

Il nome deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato in qualsiasi matricola del Regno.

L'imposizione e il cambiamento del nome sono sottoposti all'approvazione del ministro per le comunicazioni.

Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione e nel cambiamento del nome, sono stabilite dal regolamento.

Art. 141.
(Numero e nome delle navi minori e dei galleggianti).

Le navi minori e i galleggianti sono contraddistinti da un numero.

Le navi minori marittime di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso, e le navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea possono essere contraddistinte, oltre che dal numero, anche da un nome.

Il nome delle navi predette deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato nella stessa circoscrizione. Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione e nel cambiamento del nome, sono stabilite dal regolamento.

Art. 142.
(Indicazione dei segni di individuazione sullo scafo).

Il nome o il numero della nave o del galleggiante e l'indicazione del luogo dell'ufficio d'iscrizione devono essere segnati sullo scafo nei modi stabiliti dal regolamento.

Sezione II. — *Dei requisiti di nazionalità*

Art. 143.
(Nazionalità dei proprietari di navi italiane).

Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole o nei registri indicati dagli articoli 146, 148 le navi che appartengono, per una quota non inferiore a sedici carati, a cittadini o enti pubblici italiani ovvero a società autorizzate.

Sono autorizzate ad avere in proprietà navi italiane le società costituite e aventi la sede di amministrazione nel Regno, relativamente alle quali risulti accertata, a norma del regolamento, la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale e negli organi di amministrazione e di direzione.

L'autorizzazione è data dal ministro per le comunicazioni, d'accordo con i ministri per le finanze e per le corporazioni, mediante inclusione della società in apposito elenco tenuto, distintamente per le navi marittime e per quelle della navigazione interna, nelle forme stabilite dal regolamento.

Art. 144.
(Stranieri e società equiparati).

Per motivi di interesse nazionale il ministro per le comunicazioni può, con decreto emanato di concerto col ministro per le finanze e con quello per le corporazioni, equiparare ai cittadini e alle società di cui al precedente articolo, stranieri domiciliati o residenti nel Regno da oltre cinque anni e società costituite nel Regno, che non abbiano i requisiti di cui all'articolo precedente, nonchè società costituite all'estero, le quali abbiano nel Regno la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa.

Art. 145.
(Navi iscritte in registri stranieri).

Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in un registro straniero.

Sezione III. — *Dell'iscrizione della nave e della abilitazione alla navigazione*

Art. 146.
(Iscrizione delle navi e dei galleggianti).

Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo e dagli altri uffici designati dal ministro per le comunicazioni.

Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento.

Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna i registri sono tenuti dagli ispettorati di porto e dagli altri uffici indicati da leggi e regolamenti.

Art. 147.
(Designazione di rappresentante).

Il proprietario di nave maggiore non domiciliato nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità marittima, si intende domiciliato.

Nello stesso caso, l'autorità marittima e quella preposta all'esercizio della navigazione interna possono disporre la designazione di un rappresentante da parte del proprietario di nave minore o di galleggiante.

Art. 148.

(Iscrizione di navi e galleggianti destinati alla navigazione in acque straniere).

Le navi e i galleggianti armati all'estero e destinati permanentemente alla navigazione in acque straniere sono iscritti nelle matricole o nei registri tenuti dall'autorità consolare.

Art. 149.

(Abilitazione delle navi alla navigazione).

Le navi iscritte nelle matricole e le navi e i galleggianti iscritti nei registri sono abilitati alla navigazione rispettivamente dall'atto di nazionalità e dalla licenza.

A tale effetto l'atto di nazionalità può essere temporaneamente sostituito da un passavanti provvisorio, e la licenza da una licenza provvisoria.

Art. 150.

(Atto di nazionalità).

L'atto di nazionalità è rilasciato in nome del Re Imperatore dal direttore marittimo nella cui zona la nave maggiore è immatricolata, e, nel caso di cui all'articolo 148, dal console che ne ha ricevuto la iscrizione.

L'atto di nazionalità enuncia il nome, il tipo e le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave, il nome del proprietario, l'ufficio di immatricolazione.

Art. 151.

(Rinnovazione dell'atto di nazionalità).

L'atto di nazionalità deve essere rinnovato qualora vengano mutati il nome o la stazza, ovvero il tipo o le caratteristiche principali della nave.

Art. 152.

(Rilascio del passavanti provvisorio).

Il passavanti provvisorio è rilasciato, in caso di urgenza, alle navi di nuova costruzione che siano immatricolate nel Regno o all'estero, e, anche prima della immatricolazione, alle navi provenienti da bandiera estera, che rispondano ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole. Il passavanti è rilasciato inoltre alle navi il cui atto di nazionalità sia andato smarrito o distrutto.

Il passavanti è rilasciato nel Regno dagli uffici marittimi presso i quali sono tenute le matricole, e all'estero dagli uffici consolari.

Le autorità predette fissano la durata della validità del passavanti, in rapporto al tempo necessario per il rilascio dell'atto di nazionalità. In ogni caso la durata non può essere superiore ad un anno.

Art. 153.

(Licenza delle navi minori e dei galleggianti).

La licenza è rilasciata dall'autorità che tiene il registro di iscrizione della nave minore o del galleggiante.

La licenza deve indicare il numero, il tipo, le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave minore o del galleggiante, il nome del proprietario e l'ufficio d'iscrizione, nonchè, nel caso previsto nell'articolo 141, il nome.

Nei casi previsti nel primo comma dell'articolo precedente alle navi minori è rilasciata una licenza provvisoria secondo le norme stabilite dal regolamento.

Art. 154.

(Rinnovazione della licenza).

In caso di mutamento del proprietario, nonchè di cambiamento del numero, della stazza, del tipo o delle caratteristiche principali della nave o del galleggiante, la licenza deve essere rinnovata. Del pari la licenza deve essere rinnovata in caso di mutamento del nome previsto nell'articolo 141.

Art. 155.

(Uso della bandiera).

Le navi abilitate alla navigazione a norma dell'articolo 149 inalberano la bandiera italiana.

SEZIONE IV. — *Della dismissione della bandiera e della cancellazione dai registri*

Art. 156.

(Autorizzazione alla dismissione della bandiera in caso di alienazione).

Il proprietario che intende alienare la nave a straniero deve farne dichiarazione all'ufficio d'iscrizione della nave, se la nave si trova nel Regno, o all'autorità consolare, se la nave si trova all'estero.

L'autorità che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunzi legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti, e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera da parte del ministro per le comunicazioni.

L'autorizzazione è data a giudizio discrezionale del ministro per le comunicazioni. Tuttavia, se entro il termine di cui al comma precedente sono promosse opposizioni, o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave l'autorizzazione può essere data al proprietario solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze, disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

L'autorità che consegna il documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo.

Art. 157.

(Autorizzazione alla dismissione della bandiera nei casi di successione, di aggiudicazione o di perdita di nazionalità del proprietario).

Quando una nave nazionale pervenga ad uno straniero per successione a causa di morte, l'erede o il legatario, entro sessanta giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato, deve farne denuncia all'ufficio d'iscrizione della nave o, all'estero, all'autorità consolare.

L'autorità che riceve la denuncia o che, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza di uno dei fatti indicati nel primo comma, procede all'affissione negli uffici di porto e alla pubblicazione nel foglio degli annunzi legali di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti, e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera.

Il ministro per le comunicazioni provvede a norma del terzo comma dell'articolo precedente.

Se l'autorizzazione è negata, l'ufficio di iscrizione promuove la vendita giudiziale della nave. Se l'autorizzazione è data, l'autorità che procede alla consegna del documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo.

Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione della nave a straniero, e nel caso che il proprietario della nave perda la cittadinanza italiana. Il termine per la denuncia decorre rispettivamente dal giorno dell'aggiudicazione e dal giorno della perdita della cittadinanza italiana.

Art. 158.

(Proprietà di stranieri per quota superiore agli otto carati).

Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone, enti o società, che non si trovano nelle condizioni prescritte negli articoli 143, 144, venga a superare gli otto carati, ma non superi i sedici, devono, entro sei mesi dal giorno in cui l'eccedenza si è verificata, essere ceduti a persone, enti o società che si trovino nelle condizioni prescritte, tanti carati quanti sono quelli che, per trasferimento di proprietà o per perdita dei requisiti da parte dei titolari, hanno determinato tale eccedenza.

Trascorso il detto termine senza che la cessione abbia avuto luogo, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, fino a concorrenza del numero necessario a ristabilire i requisiti di nazionalità prescritti dalla legge, a cominciare dalle quote che per ultime hanno concorso all'eccedenza.

Art. 159.

(Proprietà di stranieri per quote superiori ai sedici carati).

Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone, enti o società, che non si trovano nelle condizioni previste negli articoli 143, 144, venga a superare i sedici carati, l'ufficio d'iscrizione della nave procede all'affissione negli uffici del porto e alla pubblicazione nel foglio degli annunzi legali di un avviso con il quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera.

Il ministro per le comunicazioni provvede a norma del terzo comma dell'articolo 157.

Se l'autorizzazione è data, l'autorità che procede alla consegna del documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo. Se l'autorizzazione è negata, l'ufficio di iscrizione promuove la vendita giudiziale della nave, quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati, o diversamente la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, secondo comma.

Art. 160.

(Demolizione volontaria della nave).

Il proprietario che intende procedere alla demolizione della nave deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione, se la nave si trova nel Regno, o all'autorità consolare, se si trova all'estero, consegnando i documenti di bordo. L'autorità provvede alla pubblicazione della dichiarazione nelle forme previste nell'articolo 156.

Se, entro sessanta giorni da tale pubblicazione, sono promosse opposizioni dai creditori, ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali, o di garanzia sulla nave, l'autorizzazione può essere data solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

Tuttavia la demolizione può senz'altro essere autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate, nel Regno dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale, all'estero dall'autorità consolare.

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi minori e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso.

Art. 161.

(Riparazione o demolizione per ordine dell'autorità o d'ufficio).

Quando, a giudizio del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale ovvero, per le navi e i galleggianti del servizio dei porti, della commissione prevista dal regolamento, la nave non sia più adatta all'uso cui è destinata, l'ufficio d'iscrizione della nave fissa al proprietario un termine per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla riparazione o per la destinazione della nave stessa ad altro uso previsto dalla legge.

Quando non sia possibile la riparazione della nave o la destinazione ad altro uso, ovvero quando, in caso di mancata esecuzione dei lavori nel termine stabilito, ciò sia ritenuto opportuno, l'autorità ordina la demolizione fissando un termine per eseguirla.

Qualora il proprietario non provveda tempestivamente, l'autorità predetta fa eseguire la demolizione d'ufficio a spese del proprietario stesso.

Art. 162.

(Perdita presunta).

Trascorsi quattro mesi dal giorno dell'ultima notizia se si tratta di nave a propulsione meccanica, ovvero otto mesi negli altri casi, la nave si presume perita nel giorno successivo a quello cui risale l'ultima notizia.

Art. 163.

(Cancellazione della nave dal registro d'iscrizione).

La nave è cancellata dal registro d'iscrizione quando:

a) è perita o si presume perita;
b) è stata demolita;

c) ha perduto i prescritti requisiti di nazionalità;
d) è stata iscritta in un registro straniero.

La nave maggiore è cancellata dalla matricola anche quando ne è stata effettuata l'iscrizione nei registri delle navi minori e dei galleggianti. La nave minore è cancellata dal registro, quando è stata iscritta nella matricola delle navi maggiori. Le navi marittime e quelle della navigazione interna sono inoltre cancellate dai relativi registri quando siano state iscritte, rispettivamente, nei registri delle navi della navigazione interna e in quelli delle navi marittime.

All'atto della cancellazione l'autorità ritira i documenti di bordo, quando non vi abbia già provveduto a norma degli articoli precedenti.

CAPO II

Della navigabilità della nave

Art. 164.

(Condizioni di navigabilità).

La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata.

Con leggi e regolamenti sono stabiliti i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite, per quanto riguarda:

a) struttura degli scafi e sistemazione interna;
b) galleggiabilità, stabilità e linea di massimo carico;
c) organi di propulsione e di governo;
d) condizioni di abitabilità e di igiene degli alloggi degli equipaggi.

Le stesse disposizioni prescrivono inoltre le dotazioni di apparecchi, attrezzi, arredi, strumenti ed installazioni di bordo, nonchè quelle dei mezzi di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione e di estinzione degli incendi.

Con leggi e regolamenti sono stabiliti del pari i requisiti ai quali devono rispondere e le prescrizioni alle quali devono attenersi le navi adibite al trasporto di passeggeri nonchè quelle addette al trasporto di speciali categorie di merci; sono altresì disciplinati i servizi di bordo.

L'esistenza dei requisiti e delle dotazioni è fatta constare con i documenti previsti dalle norme predette.

Art. 165.

(Visite ed ispezioni).

Sull'osservanza delle prescrizioni indicate nell'articolo precedente vigilano nel Regno le autorità marittime e quelle preposte all'esercizio della navigazione interna, e all'estero le autorità consolari. Dette autorità provvedono che siano eseguite, a spese dell'armatore, le ispezioni e le visite ordinarie prescritte, nonchè ispezioni e visite straordinarie quando lo ritengano opportuno o quando si siano verificate avarie, le quali possano menomare la navigabilità della nave o il funzionamento dei suoi organi.

Le autorità marittime e quelle consolari devono inoltre disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne vengano richieste dalle associazioni sindacali interessate. Possono altresì disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne siano richieste da almeno un terzo dell'equipaggio. In entrambi i casi, ove le richieste risultino ingiustificate, le spese relative sono a carico dei richiedenti.

Art. 166.

(Attribuzioni del Registro e dell'ispettorato compartimentale per l'accertamento della navigabilità).

Alle visite ed ispezioni per l'accertamento e il controllo delle condizioni di navigabilità, di cui alle lettere *a, b, c* dell'articolo 164, nonchè all'assegnazione della linea di massimo carico, provvede il Registro italiano navale, nei casi e con le modalità stabilite da leggi e da regolamenti.

L'ispettorato compartimentale provvede alle visite ed ispezioni delle navi della navigazione interna per le quali non sia obbligatoria la classificazione.

Art. 167.

(Classificazione delle navi).

Alla classificazione delle navi provvede il Registro italiano navale, secondo le modalità stabilite da leggi e da regolamenti.

Tali leggi e regolamenti determinano altresì le categorie di navi per le quali la classificazione è obbligatoria.

Art. 168.

(Efficacia probatoria dei certificati tecnici).

I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro o dall'ispettorato compartimentale fanno fede fino a prova contraria.

CAPO III

Dei documenti di bordo

Art. 169.

(Carte, libri e altri documenti).

Le carte di bordo sono, per le navi maggiori, l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, per le navi minori e i galleggianti, la licenza.

Oltre i documenti predetti, le navi maggiori devono avere a bordo:

a) il certificato di stazza; il certificato di classe o quello di navigabilità; i certificati di bordo libero e di galleggiabilità; i certificati di visita;
b) i documenti doganali e sanitarii;
c) il giornale nautico;
d) gli altri libri e documenti prescritti da leggi e regolamenti.

Oltre la licenza, le navi minori o i galleggianti devono avere a bordo gli altri documenti prescritti dal presente codice, da leggi e da regolamenti.

Art. 170.

(Contenuto del ruolo di equipaggio).

Il ruolo di equipaggio deve contenere:

1) il nome della nave;
2) il nome dell'armatore;

3) l'indicazione del rappresentante dell'armatore nominato a sensi dell'articolo 267;

4) l'indicazione della data di armamento e di quella di disarmamento;

5) l'elenco delle persone dell'equipaggio, con l'indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonchè del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso;

6) la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave.

Art. 171.

(Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio).

Sul ruolo di equipaggio si annotano:

1) i contratti di assicurazione della nave;

2) le visite del Registro navale italiano per l'accertamento della navigabilità;

3) il pagamento delle tasse e dei diritti marittimi;

4) il visto per l'arrivo e per la partenza della nave con l'indicazione del numero dei passeggeri e della natura e quantità del carico imbarcato;

5) i testamenti ricevuti dal comandante durante il viaggio;

6) le altre indicazioni prescritte da leggi e regolamenti.

Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile.

Art. 172.

(Annotazioni sulla licenza).

Per le navi marittime minori e per i galleggianti le indicazioni di cui ai nn. 2, 3, 4, 5 dell'articolo 170 sono, a tutti gli effetti previsti dal presente codice, dalle leggi e dai regolamenti speciali, inserite nella licenza.

Nella licenza delle navi marittime minori, di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, sono inserite altresì le annotazioni di cui all'articolo 171. Le annotazioni di cui ai nn. 1 e 2 del predetto articolo sono inserite anche nella licenza dei galleggianti di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate.

Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna le indicazioni e le annotazioni da iscrivere nella licenza sono stabilite dal regolamento.

Art. 173.

(Giornale nautico).

Il giornale nautico è diviso nei libri seguenti:

a) inventario di bordo;

b) giornale generale e di contabilità;

c) giornale di navigazione;

d) giornale di carico o giornale di pesca, secondo la destinazione della nave.

Art. 174.

(Contenuto del giornale nautico).

Nell'inventario di bordo sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave.

Sul giornale generale e di contabilità sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti nonchè gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio, le altre indicazioni previste dal regolamento.

Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione.

Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna.

Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

Art. 175.

(Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico).

Le navi maggiori a propulsione meccanica devono essere provviste del giornale di macchina.

Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico.

Art. 176.

(Libri di bordo delle navi minori).

Le navi minori e i galleggianti marittimi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, devono essere provvisti dell'inventario di bordo.

Le navi e i galleggianti della navigazione interna, indicati a tal fine dal regolamento, devono essere provvisti dell'inventario; le navi, quando siano adibite a servizio pubblico, devono inoltre essere provviste del giornale di bordo, formato con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 177.

(Norme per la tenuta dei libri di bordo).

Le norme per la vidimazione e la tenuta dei libri di bordo e per le relative annotazioni sono stabilite dal regolamento.

Art. 178.

(Efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti della nave).

Ferme per le rimanenti annotazioni sui documenti della nave le disposizioni degli articoli 2700, 2702 del codice civile, le annotazioni sul giornale nautico relative all'esercizio della nave fanno prova anche a favore dell'armatore, quando sono regolarmente effettuate; fanno prova in ogni caso contro l'armatore, ma chi vuol trarne vantaggio non può scinderne il contenuto.

TITOLO SESTO
DELLA POLIZIA DELLA NAVIGAZIONE

CAPO I
Della partenza e dell'arrivo delle navi

Art. 179.
(Rilascio delle spedizioni).

Prima della partenza, il comandante della nave deve curare che il comandante del porto o l'autorità consolare restituisca le carte di bordo consegnategli all'arrivo, apponendo il visto sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

Le autorità predette non possono apporre il visto nè consegnare le carte se l'armatore e il comandante della nave non hanno adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia e da quelle per la sicurezza della navigazione, nonchè agli obblighi relativi alle visite e all'esecuzione dei lavori ordinati in seguito a queste dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate quando l'armatore e il comandante non hanno compiuti gli adempimenti sanitari e doganali ovvero non hanno provveduto al pagamento delle tasse o dei diritti portuali o consolari, delle retribuzioni di pilotaggio, delle multe o ammende, nonchè al versamento della cauzione richiesta a norma dell'articolo 75, secondo comma.

Art. 180.
(Nota di informazioni all'autorità marittima).

All'arrivo in un porto del Regno, anche in caso di rilascio volontario o forzato, il comandante della nave deve, entro ventiquattr'ore, far consegnare all'ufficio di porto una nota, dalla quale risulti il nome o il numero, la nazionalità, il tonnellaggio e l'immersione della nave, il nome dell'armatore e quello del raccomandatario, la qualità e la quantità del carico, il numero dei componenti dell'equipaggio e l'elenco dei passeggeri.

Art. 181.
(Consegna delle carte di bordo e vidimazione del giornale nautico).

Il comandante della nave è obbligato a presentarsi, subito dopo l'arrivo, al comandante del porto o all'autorità consolare, per consegnare le carte di bordo e per esibire il giornale nautico per la vidimazione.

L'ufficiale di porto, che procede alla vidimazione, raccoglie la dichiarazione di avaria del comandante e, se non vi è dichiarazione, ne fa risultare nel giornale stesso la mancanza.

In caso di legittimo impedimento, il comandante della nave può farsi sostituire dal comandante in seconda o dal primo ufficiale.

Il regolamento stabilisce norme speciali per le navi addette ai servizi locali, per le navi da pesca e per quelle da diporto.

Art. 182.
(Denunzia di avvenimenti straordinari).

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone che erano a bordo, o al carico, il comandante della nave all'arrivo in porto deve farne denunzia al comandante del porto o all'autorità consolare, allegando un estratto del giornale nautico con le relative annotazioni.

Se la nave non è provvista di giornale, o se sul giornale non è stata fatta annotazione, l'autorità marittima o consolare riceve la dichiarazione giurata del comandante e ne redige processo verbale.

Le autorità predette procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunziati e sulle loro cause, trasmettendo senza indugio gli atti relativi alla autorità giudiziaria competente, a norma degli articoli 315, 584, a eseguire la verifica della relazione di eventi straordinari.

Art. 183.
(Informazioni eventuali circa il viaggio).

Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità marittima o consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio.

È inoltre tenuto, su richiesta, a far presentare alle predette autorità, per gli accertamenti che queste credano opportuni, componenti dell'equipaggio e passeggeri.

Art. 184.
(Dell'arrivo e della partenza delle navi della navigazione interna).

Il comandante del porto o l'autorità consolare, nel dare l'autorizzazione alla partenza alle navi della navigazione interna, restituendo la licenza col visto ove questa sia stata consegnata all'arrivo, procede a norma dell'articolo 179, secondo comma.

Il comandante della nave, all'arrivo in località ove sia un'autorità portuale o consolare, deve denunciare all'autorità stessa la provenienza e la destinazione della nave, la qualità e quantità del carico e il numero delle persone dell'equipaggio, consegnando la licenza se sia prevista una sosta della nave superiore alle dodici ore.

Quando dopo la partenza dall'ultima località in cui abbia sede un'autorità portuale o consolare si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone imbarcate o al carico, il comandante deve farne denuncia all'autorità portuale o consolare; l'autorità predetta provvede a norma dell'articolo 182, secondo comma.

Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità preposta alla navigazione interna o all'autorità consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio, e a far presentare componenti dell'equipaggio e passeggeri per gli accertamenti di cui all'articolo 183.

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea o di rimorchio.

Art. 185.
(Navi straniere).

Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche alle navi straniere, che approdano nei porti del Regno.

Tuttavia, a condizioni di reciprocità, il comandante della nave straniera può consegnare le carte di bordo al proprio console anzichè all'autorità marittima locale; in tal caso egli deve, entro ventiquattro ore dall'arrivo, far pervenire alla detta autorità un certificato del console attestante l'avvenuto deposito delle carte.

CAPO II.
Della polizia di bordo

Art. 186.
(Autorità del comandante).

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave.

Art. 187.
(Disciplina di bordo).

I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo.

Contro i provvedimenti del comandante della nave che concernono l'esercizio della loro attività, i componenti dell'equipaggio possono presentare reclamo al comandante del porto o all'autorità consolare; il comandante della nave non può impedire che chi intende proporre reclamo si presenti alle predette autorità, salvo che urgenti esigenze del servizio richiedano la presenza del componente dell'equipaggio a bordo.

Per il reclamo dei componenti dell'equipaggio di navi addette ai servizi pubblici di linea o di rimorchio in navigazione interna, si applicano le disposizioni stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Art. 188.
(Autorizzazione per scendere a terra).

I componenti dell'equipaggio non possono scendere a terra senza autorizzazione del comandante o di chi ne fa le veci.

Art. 189.
(Deficienza delle razioni di viveri).

Il comandante del porto e l'autorità consolare, quando ne vengano richiesti dalle associazioni sindacali interessate o da almeno un quinto dell'equipaggio, devono provvedere ad accertare la qualità e la quantità delle razioni di viveri corrisposte all'equipaggio.

Se sono riscontrate deficienze, le autorità predette ordinano al comandante di prendere immediatamente le misure opportune; e in caso di mancata esecuzione provvedono d'ufficio, procurando la somma necessaria con prestito garantito da ipoteca sulla nave, ovvero con la vendita o il pegno di attrezzi o arredi non indispensabili per la sicura navigazione o di cose caricate, dato preventivo avviso rispettivamente all'armatore e, quando sia possibile, agli aventi diritto alle cose predette.

Analoghi provvedimenti devono prendere il comandante del porto o l'autorità consolare in caso di reclamo di passeggeri per deficienze delle razioni di viveri ad essi corrisposte.

Quando sono vendute pertinenze di proprietà aliena o merci l'armatore è tenuto a indennizzare gli aventi diritto a norma dell'articolo 308.

Art. 190.
(Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo).

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza della nave, delle persone imbarcate e del carico fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di abbandonare la nave.

Art. 191.
(Obbligo dei componenti dell'equipaggio di cooperare al ricupero).

In caso di naufragio della nave, coloro che ne componevano l'equipaggio, ove ne siano richiesti immediatamente dopo il sinistro dal comandante ovvero dall'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, sono tenuti a prestare la loro opera per il ricupero dei relitti.

Art. 192.
(Imbarco di passeggeri infermi).

L'imbarco di passeggeri manifestamente affetti da malattie gravi o comunque pericolose per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo è sottoposto ad autorizzazione data nei modi stabiliti da regolamenti speciali.

A norma dei regolamenti stessi può essere vietato per ragioni sanitarie, dalla competente autorità, l'imbarco di altre persone oltre quelle indicate nel comma precedente.

Art. 193.
(Carico di armi e munizioni da guerra o di gas tossici).

Il carico di armi e munizioni da guerra o di gas tossici nonchè di merci pericolose in genere è disciplinato da leggi e regolamenti speciali, e non può essere effettuato senza l'autorizzazione data dal comandante del porto o dall'autorità consolare secondo le norme del regolamento.

L'imbarco di armi e munizioni per uso della nave è sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto o dell'autorità consolare.

Art. 194.
(Imbarco di merci vietate e pericolose).

Quando sono imbarcate cose di cui il trasporto è vietato da norme di polizia, il comandante della nave deve, secondo i casi, disporre che esse siano sbarcate ovvero rese inoffensive o distrutte, se non sia possibile custodirle convenientemente fino all'arrivo nel primo porto di approdo.

Gli stessi provvedimenti il comandante deve prendere quando siano imbarcate cose di cui il trasporto, pur non essendo vietato da norme di polizia, sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per la nave, per le persone o per il carico, se non sia possibile custodire le cose stesse fino all'arrivo nel porto di destinazione.

Tali merci, quando siano custodite fino al porto di primo approdo, devono essere dal comandante della nave consegnate al comandante del porto o all'autorità consolare.

Art. 195.
(Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio).

In caso di morte o scomparizione avvenuta durante il viaggio, gli oggetti appartenenti alle persone morte o scomparse sono custoditi dal comandante della nave fino al porto di primo approdo ed ivi consegnati al comandante del porto o all'autorità consolare.

Le predette autorità provvedono a che sia dato avviso del fatto nei modi stabiliti dal regolamento. Decorso

l'anno da tale avviso, o anche prima se la deperibilità delle cose lo richieda, le medesime autorità provvedono alla vendita delle cose e al deposito del ricavato per conto di chi spetta.

Decorsi cinque anni dall'avviso, senza che gli interessati abbiano fatto valere i propri diritti, la somma è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara o alle casse di soccorso del personale della navigazione interna.

Le modalità per la vendita e per il deposito sono stabilite dal regolamento.

Art. 196.
(Componenti dell'equipaggio soggetti a obblighi di leva).

I componenti dell'equipaggio soggetti a obblighi di leva o richiamati alle armi non possono essere sbarcati in paese estero senza autorizzazione della competente autorità, a meno che non vengano assunti su altra nave nazionale diretta nel Regno.

Art. 197.
(Rimpatrio di cittadini italiani).

Nelle località estere ove non risieda un'autorità consolare il comandante della nave deve dare ricovero a bordo e rimpatriare i marittimi italiani che si trovassero abbandonati.

Deve inoltre accogliere a bordo ogni altro cittadino o suddito italiano che per qualsiasi motivo l'autorità consolare ritenga opportuno di fare rimpatriare.

Il regolamento stabilisce i limiti e le modalità relative al ricovero ed al rimpatrio, anche per quanto concerne il rimborso delle spese di mantenimento e di trasporto.

Art. 198.
(Divieto di asilo).

Il comandante della nave non può in paese estero concedere asilo a bordo a persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune.

Art. 199.
(Perdita di carte e documenti di bordo).

In caso di perdita di carte o altri documenti di bordo, il comandante della nave deve nel primo porto di approdo farne denuncia al comandante del porto, o all'autorità consolare.

Le autorità predette rilasciano al comandante, nelle forme stabilite dal regolamento, carte provvisorie per proseguire la navigazione.

CAPO III.
Della polizia sulle navi in corso di navigazione marittima

Art. 200.
(Polizia esercitata dalle navi da guerra).

In alto mare, nel mare territoriale, e nei porti esteri dove non sia un'autorità consolare, la polizia sulle navi mercantili nazionali è esercitata dalle navi da guerra italiane.

A tal fine, i comandanti delle navi da guerra possono richiedere alle navi mercantili informazioni di qualsiasi genere, nonchè procedere a visita delle medesime e ad ispezione delle carte e dei documenti di bordo; in caso di gravi irregolarità possono condurre le navi predette per gli opportuni provvedimenti in un porto dello Stato, o nel porto estero più vicino in cui risieda un'autorità consolare.

Nei porti ove risiede un'autorità consolare le navi da guerra italiane esercitano la polizia, a norma dei comma precedenti, su richiesta dell'autorità medesima.

Art. 201.
(Inchiesta di bandiera).

Le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richieste, la propria nazionalità.

Art. 202.
(Nave sospetta di tratta di schiavi).

La nave da guerra italiana, che incontri in alto mare o anche in mare territoriale estero una nave nazionale sospetta di attendere alla tratta di schiavi, può catturarla e condurla in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino, in cui risieda un'autorità consolare.

TITOLO SETTIMO
DEGLI ATTI DI STATO CIVILE IN CORSO DI NAVIGAZIONE MARITTIMA

Art. 203.
(Funzioni di ufficiale dello stato civile).

Durante la navigazione, il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale dello stato civile, secondo le disposizioni sull'ordinamento dello stato civile.

Le stesse funzioni il comandante esercita anche quando la nave trovasi ancorata in un porto, se sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità nel Regno, o di quella consolare all'estero.

Art. 204.
(Matrimonio in imminente pericolo di vita).

Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'art. 101 del codice civile.

Art. 205.
(Atti di stato civile compilati a bordo).

Gli atti di stato civile compilati a bordo delle navi devono essere iscritti sul ruolo di equipaggio.

Delle circostanze che hanno dato luogo alla compilazione degli atti, nonchè dell'avvenuta iscrizione dei medesimi sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

Art. 206.
(Scomparizione in mare).

Quando di una persona scomparsa da bordo non sia possibile ricuperare il cadavere, il comandante della nave fa constare con processo verbale le circostanze della scomparizione e le ricerche effettuate.

Il processo verbale deve essere iscritto sul ruolo di equipaggio.

Dei fatti che hanno dato luogo alla compilazione del processo verbale, nonchè dell'eseguita iscrizione di questo sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale.

Art. 207.

(Consegna degli atti alla autorità marittima o consolare).

Copia degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparizione compilati a bordo deve essere dal comandante della nave consegnata in duplice esemplare nel primo porto di approdo al comandante del porto o all'autorità consolare unitamente ad un estratto, del pari in duplice esemplare, delle relative annotazioni nel giornale generale.

Art. 208.

(Attribuzioni delle autorità marittime e consolari).

Quando si tratti di nave non provvista del ruolo di equipaggio e del giornale generale, dei fatti che danno luogo alla compilazione degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparizione, il comandate deve fare dichiarazione nel primo porto di approdo al comandante del porto o all'autorità consolare.

Le autorità predette raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quella dei testimoni, inserendo nel verbale medesimo le enunciazioni prescritte per la compilazione degli atti di stato civile ovvero indicando le circostanze della scomparizione a norma dell'articolo 206.

Analogamente procedono le autorità marittime e consolari quando all'approdo di una nave rilevino l'omessa compilazione degli atti predetti, facendo constare in tal caso nel processo verbale i motivi della omissione.

Art. 209.

(Processi verbali di scomparizione in caso di naufragio).

In caso di naufragio, alla compilazione dei processi verbali di scomparizione provvedono le autorità marittime o consolari.

I processi verbali anzidetti sono compilati, se il sinistro è avvenuto in acque territoriali, dal capo del circondario nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro medesimo, o diversamente dal comandante del porto nel quale approda la maggior parte dei naufraghi. Se nessun naufrago approda, ovvero si tratta di perdita presunta, gli atti sono compilati dal comandante del porto di iscrizione della nave.

Nei processi verbali, le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei naufraghi, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti nell'articolo 162; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

Art. 210.

(Trasmissione degli atti alle autorità competenti).

Le autorità marittime o consolari trasmettono alle autorità, competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile, un esemplare delle copie degli atti di stato civile e dei relativi estratti del giornale generale, consegnati dai comandanti delle navi; al procuratore del Re Imperatore un esemplare delle copie dei processi verbali di scomparizione e dei relativi estratti del giornale generale.

Analogamente trasmettono alle predette autorità copia dei processi verbali compilati a norma degli articoli precedenti.

Art. 211.

(Conseguenze della scomparizione in mare).

Nei casi di scomparizione da bordo per caduta in mare, nei quali ricorrano gli estremi di morte senza rinvenimento del cadavere previsti nell'articolo 145 dell'ordinamento dello stato civile, e nei casi di scomparizione per naufragio, nei quali a giudizio dell'autorità marittima o consolare le persone scomparse debbano ritenersi perite, il procuratore del Re Imperatore, ottenuta l'autorizzazione del tribunale, provvede a far trascrivere il processo verbale nel registro delle morti.

Negli altri casi di scomparizione da bordo o per naufragio, il procuratore del Re Imperatore, ottenuta l'autorizzazione del tribunale, trasmette il processo verbale alla competente autorità per l'annotazione nel registro delle nascite. In tali casi le conseguenze della scomparizione sono regolate dalle disposizioni del libro I, titolo IV, capo II, codice civile, e, decorsi due anni dall'avvenimento, viene dichiarata la morte presunta a norma dell'articolo 60, n. 3, dello stesso codice, su istanza del pubblico ministero o di alcuna delle persone a ciò legittimate.

Art. 212.

(Autorizzazione del tribunale).

Le autorizzazioni di cui all'articolo precedente sono date dal tribunale con decreto, assunte, ove sia ritenuto necessario, le informazioni del caso.

TITOLO OTTAVO

DISPOSIZIONI SPECIALI

CAPO I

Della navigazione da diporto

Art. 213.

(Comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate).

Le navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate possono essere comandate da chi ne sia proprietario, abbia compiuto i diciotto anni di età ed ottenuta l'abilitazione al comando, secondo le norme stabilite dal regolamento.

L'abilitazione al comando delle navi predette può essere altresì rilasciata dalle associazioni nautiche, autorizzate dal ministro per le comunicazioni, ai propri soci, tanto per le navi di proprietà di questi quanto per quelle appartenenti alle associazioni.

Le persone abilitate al comando di una nave possono anche prestare la loro opera per la manovra della nave stessa.

L'abilitazione di cui ai comma precedenti non è richiesta per comandare navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle tre tonnellate; o per comandare navi di stazza lorda superiore alle tre tonnellate ma non superiore alle venticinque, partecipanti a regate.

A comandare o a prestare la loro opera per la manovra di navi a vela di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate partecipanti a regate possono essere ammessi, dalle associazioni nautiche di cui al primo comma, i minori dei diciotto anni, ma non dei quattordici, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

Art. 214.

(Comando e condotta di navi da diporto a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate).

Le navi da diporto a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate possono essere comandate e condotte da coloro che abbiano compiuto i diciotto anni di età ed ottenute le rispettive abilitazioni stabilite da leggi o regolamenti speciali. Tali abilitazioni non sono necessarie per comandare e condurre navi munite di motore di cilindrata non superiore ai cinquecento centimetri cubi, se a scoppio, o di potenza non superiore a undici cavalli vapore, ove si tratti di motore di altro tipo.

Art. 215.

(Condotta di battelli a remi).

Per la condotta di battelli da diporto a remi non è richiesta alcuna abilitazione.

Art. 216.

(Personale di camera e di famiglia).

Sulle navi da diporto di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate se a vela, alle venticinque se a motore possono essere imbarcate, in qualità di personale di camera e di famiglia, persone non appartenenti alla gente di mare o al personale navigante della navigazione interna, purchè già al servizio del proprietario della nave.

Art. 217.

(Costruzione di navi da diporto ad opera di soci di associazioni nautiche riconosciute).

I soci delle associazioni nautiche riconosciute possono progettare e costruire navi da diporto di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate.

Art. 218.

(Pesca con navi da diporto).

Alle navi da diporto è consentito l'esercizio della pesca, purchè non a scopo di lucro, con le modalità stabilite dal regolamento.

CAPO II
Della pesca marittima

Art. 219.

(Pesca marittima).

E' considerata pesca marittima, oltre quella che si esercita nel mare, la pesca nell'ambito del demanio marittimo.

Art. 220.

(Categorie della pesca).

La pesca si distingue, secondo i criteri stabiliti dal regolamento, in pesca costiera, pesca mediterranea, pesca oltre gli stretti.

Art. 221.

(Riserva della pesca ai cittadini).

La pesca nel mare territoriale è riservata ai cittadini italiani e alle navi da pesca nazionali, salvo speciali convenzioni internazionali.

Tuttavia con decreto reale possono essere autorizzati cittadini e navi di Stati, con i quali non esistano tali convenzioni, ad esercitare la pesca nelle acque predette.

Art. 222.

(Concessioni di tonnare e di altri impianti fissi da pesca).

Le disposizioni riguardanti le concessioni di beni del demanio marittimo si applicano anche allo stabilimento di tonnare e di altri impianti da pesca fissi, o di opere per l'allevamento dei pesci, dei crostacei e dei molluschi, allo sfruttamento dei banchi di corallo o di spugne, e in genere ad ogni occupazione del demanio marittimo e del mare territoriale occorrente per fini di pesca.

Art. 223.

(Autorità competente per la vigilanza sulla pesca).

All'applicazione delle disposizioni di questo codice e delle altre leggi e dei regolamenti sulla pesca marittima provvede l'amministrazione della marina mercantile, salve le particolari attribuzioni conferite ad altre amministrazioni.

Le autorità marittime locali vigilano sull'esercizio della pesca, anche in rapporto alle esigenze della navigazione.

CAPO III
Del cabotaggio e del servizio marittimo

Art. 224.

(Riserva del cabotaggio e del servizio marittimo).

Il cabotaggio tra i porti del Regno, nonchè il servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge sono riservati alle navi nazionali, salvo che sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali.

CAPO IV
Dell'esercizio della navigazione interna

Art. 225.

(Concessione di servizi).

I servizi pubblici di linea per trasporto di persone o di cose sono esercitati per concessione.

E' parimenti necessaria la concessione per l'esercizio dei servizi pubblici di rimorchio e di quelli di traino con mezzi meccanici.

I diritti e gli obblighi del concessionario, i mezzi tecnici di cui questi deve essere fornito, le tariffe e le altre condizioni del servizio, e l'eventuale prestazione di una cauzione sono stabiliti nella relativa convenzione.

Le norme relative alle concessioni previste nel presente articolo sono stabilite dal regolamento.

Art. 226.
(Autorizzazione di servizi).

I servizi di trasporto, di rimorchio e di traino, non compresi fra i servizi di cui all'articolo precedente, sono sottoposti all'autorizzazione dell'autorità preposta all'esercizio della navigazione interna.

Le forme e i limiti dell'autorizzazione sono determinati dal regolamento.

Art. 227.
(Autorizzazione mediante annotazione sulla licenza).

Nei casi ed entro i limiti stabiliti dal regolamento, le navi e i galleggianti sono autorizzati al trasporto e al rimorchio mediante annotazione apposta dall'ufficio d'iscrizione sulla licenza.

Art. 228.
(Annotazione nei registri di iscrizione).

L'atto di concessione e quelli di autorizzazione di cui agli articoli precedenti devono essere annotati nei registri d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 229.
(Tariffe).

Il ministro per le comunicazioni stabilisce le modalità dei servizi di cui all'articolo 226, e fissa i massimi e i minimi delle tariffe.

In caso di contravvenzione l'autorizzazione può essere revocata.

Art. 230.
(Caratteristiche delle navi).

Le caratteristiche tecniche delle navi ammesse alla navigazione interna sono stabilite dal ministro per le comunicazioni.

Art. 231.
(Regolamenti comunali).

La navigazione nei corsi e negli specchi d'acqua, che attraversano centri abitati o sono nelle vicinanze dei medesimi, è sottoposta anche alla osservanza delle norme stabilite da regolamenti comunali, approvati dal ministro per le comunicazioni di concerto con quello per gli interni.

LIBRO SECONDO

DELLA PROPRIETA' E DELL'ARMAMENTO DELLA NAVE

TITOLO PRIMO

DELLA COSTRUZIONE DELLA NAVE

Art. 232.
(Cantieri e stabilimenti di costruzione).

La costruzione delle navi e dei galleggianti deve essere eseguita in cantieri e in stabilimenti i cui direttori siano muniti della prescritta abilitazione.

La costruzione delle navi e dei galleggianti della navigazione interna può essere inoltre eseguita in cantieri e in stabilimenti di imprese autorizzate dall'ispettorato compartimentale, mediante inclusione in apposito elenco tenuto a norma del regolamento.

Art. 233.
(Dichiarazione di costruzione).

Chi imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante deve farne preventiva dichiarazione all'ufficio competente del luogo dove è intrapresa la costruzione dello scafo, indicando il cantiere e lo stabilimento, nei quali saranno costruiti lo scafo e le macchine motrici, e il nome dei direttori delle costruzioni.

L'ufficio prende nota della dichiarazione nel registro delle navi in costruzione.

Parimenti devono essere notificati all'ufficio ed annotati nel registro i sopravvenuti mutamenti nella persona dei direttori delle costruzioni.

Art. 234.
(Uffici competenti a tenere il registro delle navi in costruzione).

Il registro delle navi e dei galleggianti marittimi in costruzione è tenuto dagli uffici di compartimento, da quelli di circondario e dagli altri uffici delegati dal capo del compartimento.

Il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione destinati alla navigazione interna è tenuto dagli ispettorati di porto e dagli altri uffici delegati dal ministro per le comunicazioni.

Art. 235.
(Controllo tecnico sulle costruzioni).

Il controllo tecnico sulle costruzioni marittime è esercitato dal Registro italiano navale nei limiti e con le modalità stabilite da leggi e regolamenti.

Il controllo tecnico sulle costruzioni delle navi della navigazione interna è esercitato dall'ispettorato compartimentale, salve le attribuzioni conferite da leggi e regolamenti speciali al Registro italiano navale, e ferme in ogni caso le disposizioni dell'articolo seguente.

Art. 236.
(Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità).

L'ufficio competente a ricevere la dichiarazione di costruzione può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non sia stata fatta dichiarazione o che risulti diretta da persona non munita della prescritta abilitazione ovvero, nel caso di cui all'articolo 232, secondo comma, sia effettuata da impresa non autorizzata.

Con provvedimento del ministro per le comunicazioni può altresì venire ordinata la sospensione della costruzione che, a giudizio del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.

Art. 237.
(Forma del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione della nave, le successive modifiche e la revoca devono essere fatti per iscritto a pena di nullità.

La disposizione del comma precedente non si applica alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 238.
(Pubblicità del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione della nave deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione. In mancanza, la nave si considera fino a prova contraria costruita per conto dello stesso costruttore.

Eseguita la trascrizione del contratto, le modifiche e la revoca del medesimo non hanno effetto verso i terzi, che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sulla nave in costruzione, se non sono trascritte nel registro predetto.

Art. 239.
(Forma del titolo, documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione).

Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'articolo 252, primo comma. Tuttavia se si tratta delle navi o dei galleggianti indicati nel secondo comma dell'articolo 237, la trascrizione può compiersi in forza di una dichiarazione del costruttore con sottoscrizione autenticata.

Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e l'esecuzione della trascrizione nel registro delle navi in costruzione si applicano gli articoli 253, 256.

Art. 240.
(Responsabilità del costruttore).

L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera.

Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purchè abbia entro il predetto termine denunziata la difformità o il vizio.

Art. 241.
(Norme applicabili al contratto di costruzione).

Per quanto non è disposto dal presente capo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

Art. 242.
(Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di navi in costruzione).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi in costruzione o loro carati devono essere fatti nelle forme richieste dall'articolo 249.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro ove la nave in costruzione è iscritta. Nella stessa forma devono essere resi pubblici gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste negli articoli 252 a 254; 256.

Art. 243.
(Varo della nave).

Il costruttore non può varare la nave senza il consenso del committente o della maggioranza dei committenti.

Il giorno e l'ora del varo, fissati in seguito a tale consenso, devono essere preventivamente comunicati all'ufficio ove la nave in costruzione è iscritta.

In caso di ritardo ingiustificato nella prestazione del consenso, l'ufficio predetto può, su richiesta dell'interessato, autorizzare il varo.

Art. 244.
(Iscrizione della nave dopo il varo).

L'autorità alla quale, compiuto il varo, è richiesta l'iscrizione della nave o del galleggiante nei registri, previsti negli articoli 146, 148 provvede a riprodurre nei registri medesimi e ad annotare sull'atto di nazionalità, se trattasi di nave maggiore, le trascrizioni fatte nel registro delle navi in costruzione a norma degli articoli 242, 567, secondo comma.

TITOLO SECONDO
DELLA PROPRIETÀ DELLA NAVE

CAPO I
Della proprietà

Art. 245.
(Norme applicabili alle navi).

In quanto non sia diversamente stabilito, le navi sono soggette alle norme sui beni mobili.

Art. 246.
(Pertinenze della nave).

Sono pertinenze della nave le imbarcazioni, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi ed in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento della nave.

La destinazione può essere effettuata anche da chi non sia proprietario della nave o non abbia su questa un diritto reale.

Art. 247.
(Regime delle pertinenze di proprietà aliena).

Ai terzi di buona fede, che hanno acquistato diritti sulla nave, la proprietà aliena della pertinenza può essere opposta solo quando risulta da scrittura avente data certa anteriore ovvero dall'inventario di bordo.

La cessazione della qualità di pertinenza di una cosa, la cui proprietà aliena non risultava da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo, non è opponibile ai terzi i quali abbiano anteriormente acquistato diritti sulla nave.

Art. 248.
(Diritti dei terzi sulle pertinenze).

La destinazione di una cosa al servizio o all'ornamento della nave non pregiudica i diritti preesistenti sulla cosa medesima a favore di terzi. Tuttavia tali diritti non possono essere opposti ai terzi di buona fede se non risultano da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo.

Art. 249.
(Forma degli atti relativi alla proprietà delle navi).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi o loro carati devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. Tali atti, all'estero, devono essere ricevuti dall'autorità consolare.

Le disposizioni del comma precedente non si applicano alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 250.
(Pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi).

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi sono resi pubblici, quando concernono navi maggiori o loro carati, mediante trascrizione nella matricola ed annotazione sull'atto di nazionalità; quando concernono navi minori o galleggianti, o loro carati, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

Art. 251.
(Ufficio competente ad eseguire la pubblicità).

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Tuttavia, se trattasi di nave maggiore, la pubblicità può essere richiesta all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova. A spese del richiedente, l'ufficio trasmette immediatamente all'ufficio di iscrizione della nave, per la trascrizione nella matricola, i documenti presentati.

Art. 252.
(Forma del titolo per la pubblicità).

La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi se non in forza di uno dei titoli richiesti dall'articolo 2657 del codice civile.

Tuttavia, quando si tratta delle navi o dei galleggianti indicati nel secondo comma dell'articolo 249, è sufficiente una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata.

Art. 253.
(Documenti per la pubblicità di atti tra vivi).

Chi domanda la pubblicità di atti tra vivi deve consegnare all'ufficio competente i documenti richiesti dagli articoli 2658, 2659 del codice civile; ma nel caso previsto nel secondo comma dell'articolo 249 del presente codice, in luogo dei documenti richiesti nell'articolo 2658 del codice civile, è sufficiente la dichiarazione di vendita di cui all'articolo precedente.

La nota di trascrizione deve contenere:

1) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza delle parti;

2) l'indicazione del titolo del quale si chiede la pubblicità e la data del medesimo;

3) il nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto l'atto o che ha autenticato le firme, ovvero la indicazione dell'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza;

4) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante;

5) l'indicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 2659 del codice civile.

Art. 254.
(Documenti per la pubblicità di acquisti a causa di morte).

Chi domanda la pubblicità di un acquisto a causa di morte deve consegnare all'ufficio competente i documenti rispettivamente richiesti dagli articoli 2660, 2661, 2662 del codice civile, per i casi in ciascuno di detti articoli indicati.

La nota di trascrizione deve contenere le indicazioni di cui all'articolo precedente, completate con quelle richieste dall'articolo 2660 del codice civile.

Art. 255.
(Esibizione dell'atto di nazionalità).

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui agli articoli 253, 254, deve esibire all'ufficio, al quale richiede la pubblicità, l'atto di nazionalità, per la prescritta annotazione.

Tuttavia, quando la pubblicità è richiesta all'ufficio d'iscrizione, se, trovandosi la nave fuori del porto di iscrizione, non è possibile esibire all'ufficio stesso l'atto di nazionalità, l'ufficio esegue la trascrizione sulla matricola e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova o verso il quale è diretta, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sull'atto di nazionalità.

Art. 256.
(Esecuzione della pubblicità).

L'ufficio di iscrizione prende nota della domanda di pubblicità in un repertorio e trascrive il contenuto della nota nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, facendovi menzione del giorno e dell'ora in cui è stata ad esso presentata la domanda o questa, nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 251, gli è pervenuta.

Se si tratta di nave maggiore, gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sull'atto di nazionalità a cura dell'autorità predetta ovvero, nei casi ivi previsti, a cura dell'autorità indicata nel secondo comma dell'articolo 251 o del secondo comma dell'articolo 255.

Uno degli esemplari della nota, corredato dai documenti presentati, deve essere conservato negli archivi dell'ufficio nei modi stabiliti dal regolamento.

Dell'adempimento delle formalità suddette l'ufficio fa menzione sull'altro esemplare della nota, che restituisce al richiedente.

Art. 257.
(Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nella matricola o nel registro di iscrizione.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

CAPO II.
Della comproprietà

Art. 258.
(Quote di comproprietà).

Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati.

I carati sono ventiquattro e sono divisibili in frazioni.

Art. 259.
(Deliberazioni della maggioranza).

Le deliberazioni prese dalla maggioranza, previa convocazione di tutti i caratisti, vincolano la minoranza per tutto quanto concerne l'interesse comune dei comproprietari della nave, salvo il disposto degli articoli seguenti.

La maggioranza è formata dal voto dei comproprietari che hanno complessivamente più di dodici carati della nave.

Quando la maggioranza è detenuta da un solo caratista, le determinazioni di questo vincolano la minoranza per quanto concerne l'ordinaria amministrazione, anche se prese senza convocazione degli altri caratisti, purchè siano a questi ultimi comunicate entro otto giorni con lettera raccomandata.

Art. 260.
(Deliberazioni per innovazioni o per riparazioni straordinarie).

Per le innovazioni o riparazioni che importino spese eccedenti la metà del valore della nave, accertato dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale ovvero in altro modo convenuto da tutti i comproprietari, la deliberazione deve essere presa con la maggioranza di almeno sedici carati.

I comproprietari dissenzienti possono chiedere lo scioglimento della comunione, ma questo non ha luogo se gli altri comproprietari dichiarano di acquistare, a giusto prezzo, le quote dei dissenzienti.

Art. 261.
(Difetto di maggioranza).

Quando una deliberazione non può essere presa per mancata formazione della maggioranza richiesta dagli articoli precedenti, il tribunale nella circoscrizione del quale è l'ufficio d'iscrizione, su domanda di uno o più caratisti, assunte le necessarie informazioni e sentiti gli altri comproprietari, provvede con decreto secondo l'interesse comune.

Art. 262.
(Ipoteca della nave).

La deliberazione di ipotecare la nave deve essere presa con la maggioranza di sedici carati. Se la maggioranza non raggiunge i sedici carati, l'ipoteca non può essere costituita senza l'autorizzazione data dal tribunale con decreto, sentiti i dissenzienti.

Art. 263.
(Ipoteca dei carati).

Il comproprietario della nave non può ipotecare i suoi carati senza il consenso della maggioranza.

Art. 264.
(Vendita della nave).

La deliberazione di vendita della nave deve essere presa all'unanimità.

Tuttavia, su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà dei carati, il tribunale, sentiti i dissenzienti, può autorizzare con decreto la vendita della nave all'incanto.

Ove ricorrano gravi e urgenti motivi, l'autorizzazione del tribunale può essere data anche su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno un quarto dei carati, sentiti in contraddittorio i comproprietari dissenzienti.

TITOLO TERZO
DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE

CAPO I.
Dell'armatore

Art. 265.
(Dichiarazione di armatore).

Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.

Quando l'esercizio è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento, le formalità, di cui agli articoli 279, 282 secondo comma, tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Art. 266.
(Dichiarazione di armatore per le navi addette alla navigazione interna).

Per l'esercizio delle navi addette alla navigazione interna, l'annotazione dell'atto di concessione o di autorizzazione per il servizio di trasporto o di rimorchio, nei registri d'iscrizione della nave, tiene luogo della dichiarazione di armatore.

Art. 267.
(Designazione di rappresentante).

Nel fare la dichiarazione ovvero nel compiere le formalità di cui agli articoli 265, terzo comma, 266, l'armatore, se non è domiciliato nel luogo dove è l'ufficio

di iscrizione della nave o del galleggiante, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, si intende domiciliato.

Art. 268.
(Forma della dichiarazione).

La dichiarazione di armatore è fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente; in quest'ultimo caso la dichiarazione è raccolta dall'autorità competente con processo verbale, nelle forme stabilite dal regolamento.

Art. 269.
(Documenti da consegnare).

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, all'atto della dichiarazione si deve consegnare copia autentica del titolo che attribuisce l'uso della nave.

Nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 377, se il contratto non è stato fatto per iscritto, la dichiarazione deve essere fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata del proprietario e dell'armatore, ovvero resa verbalmente con l'intervento di entrambi.

Art. 270.
(Contenuto della dichiarazione di armatore).

La dichiarazione di armatore deve contenere:

a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dell'armatore;

b) gli elementi di individuazione della nave.

Quando l'esercizio è assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione deve altresì contenere:

c) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza del proprietario;

d) l'indicazione del titolo che attribuisce l'uso della nave.

Art. 271.
(Pubblicità della dichiarazione).

La dichiarazione di armatore deve essere trascritta nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e, per le navi maggiori, annotata sull'atto di nazionalità.

Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 272.
(Presunzione di armatore).

In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria.

Art. 273.
(Nomina di comandante della nave).

L'armatore nomina il comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

Art. 274.
(Responsabilità dell'armatore).

L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, nè degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

Art. 275.
(Limitazione del debito dell'armatore).

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio.

Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore.

Art. 276.
(Valutazione della nave).

Agli effetti della determinazione della somma limite si assume il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia nè inferiore al quinto nè superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio.

Se il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione è inferiore al minimo previsto dal comma precedente si assume la quinta parte del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave è superiore al massimo, si assumono i due quinti del valore all'inizio del viaggio.

Art. 277.
(Valutazione del nolo e degli altri proventi).

Agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo.

CAPO II

Della società di armamento tra comproprietari.

Art. 278.
(Costituzione della società).

I comproprietari possono costituirsi in società di armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione autenticata di tutti i caratisti, ovvero mediante deliberazione della maggioranza con sottoscrizione autenticata dei consenzienti.

Ove non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione ovvero con deliberazione presa ad unanimità, ciascun caratista partecipa alla società in ragione della sua quota di interesse nella nave.

Art. 279.
(Pubblicità dell'atto di costituzione).

L'atto di costituzione deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, nonchè, per le navi maggiori, mediante annotazione sull'atto di nazionalità. Analogamente devono essere pubblicate le successive variazioni e lo scioglimento della società.

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto d'iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 280.
(Documenti per la pubblicità dell'atto di costituzione).

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufcio competente copia in forma autentica della scrittura o della deliberazione di costituzione, insieme con una nota in duplice esemplare.

La nota deve contenere:

a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dei comproprietari;

b) gli elementi di individuazione della nave;

c) la data e le clausole principali dell'atto costitutivo;

d) il nome e la paternità del gerente e l'indicazione dei suoi poteri.

Nel caso di deliberazione presa a maggioranza, la nota deve altresì indicare i nomi e le quote dei caratisti dissenzienti.

Art. 281.
(Esecuzione della pubblicità dell'atto di costituzione).

L'ufficio, al quale è richiesta la pubblicità della costituzione della società di armamento, provvede alla esecuzione delle formalità indicate nell'articolo 256.

Art. 282.
(Pubblicità a cura del gerente).

Quando la nomina del gerente non sia stata resa pubblica a norma degli articoli precedenti, il gerente medesimo deve consegnare all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante copia in forma autentica dell'atto di nomina, perchè gli estremi di questo, con l'indicazione dei poteri conferitigli, siano trascritti nel registro di iscrizione e, se trattasi di nave maggiore, annotati sull'atto di nazionalità.

In pari tempo il gerente deve richiedere la pubblicità dell'atto di costituzione, se questa non è stata richiesta a norma dell'articolo 279.

Art. 283.
(Responsabilità dei comproprietari).

Delle obbligazioni assunte per la gestione comune i comproprietari sono responsabili verso i terzi in proporzione delle rispettive quote sociali; ma la responsabilità dei comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società non può superare l'ammontare delle rispettive quote di partecipazione nella nave.

Il debito complessivo della società di armamento può essere limitato a norma degli articoli 275 e seguenti.

Art. 284.
(Effetti della mancanza di pubblicità).

In mancanza della pubblicità prescritta per la costituzione i comproprietari consenzienti rispondono solidamente.

Le successive variazioni e lo scioglimento della società, fino a che non siano pubblicate non possono essere opposte ai terzi, a meno che si provi che questi ne erano a conoscenza.

In mancanza della pubblicità prescritta nell'articolo 282, il gerente è personalmente responsabile verso i terzi delle obbligazioni assunte per la gestione sociale.

Art. 285.
(Ripartizione degli utili e delle perdite).

Quando non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione o nella deliberazione prevista nel secondo comma dell'articolo 278, gli utili e le perdite della società di armamento si ripartiscono fra tutti i comproprietari in proporzione delle rispettive quote sociali.

Tuttavia i comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società possono liberarsi dalla partecipazione alle perdite, abbandonando la loro quota di proprietà della nave.

Art. 286.
(Recesso di comproprietari componenti dell'equipaggio).

I comproprietari che siano componenti dell'equipaggio della nave comune, possono, in caso di congedo, recedere dalla società ed ottenere il rimborso delle loro quote.

CAPO III
Del raccomandatario

Art. 287.
(Norme applicabili al contratto di raccomandazione).

Salvo i casi previsti nell'articolo 290, al contratto di raccomandazione si applicano le norme del codice civile sul mandato con rappresentanza.

Art. 288.
(Rappresentanza processuale del raccomandatario).

Entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in loro nome.

Art. 289.
(Pubblicità della procura).

La procura conferita al raccomandatario, con sottoscrizione autenticata del preponente, le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso

l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tale fine tenuto secondo le norme del regolamento.

Il comandante del porto deve dare comunicazione dell'avvenuta pubblicazione al consiglio provinciale delle corporazioni.

Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta, la rappresentanza del raccomandatario si reputa generale, e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche, o la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Art. 290.

(Altre specie di raccomandazione).

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione o di quella di trasporto, si applicano le norme relative agli institori.

Quando il raccomandatario assume stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul contratto di agenzia.

Quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul mandato senza rappresentanza.

Art. 291.

(Pubblicità del contratto di raccomandazione institoria).

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione, la pubblicità richiesta nell'articolo 289 tiene luogo di quella prevista dal codice civile per l'institore.

CAPO IV

Del comandante della nave

Art. 292.

(Comando della nave).

Il comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

Art. 293.

(Sostituzione del comandante in corso di navigazione).

In caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'armatore o, in mancanza di queste, fino al porto di primo approdo, ove l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna ovvero l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario.

Per le navi addette a servizi pubblici di linea in navigazione interna si applicano le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Art. 294.

(Assunzione di comandante straniero all'estero).

Nei porti esteri, previa autorizzazione dell'autorità consolare, il comando della nave può essere affidato, fino al porto ove sia possibile la sostituzione con un cittadino italiano, a uno straniero in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante da sostituire.

Art. 295.

(Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali).

Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione.

Il comandante rappresenta l'armatore. Nei confronti di tutti gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

Art. 296.

(Atti di stato civile e testamenti).

Il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice e riceve i testamenti indicati nell'articolo 611 del codice civile.

Art. 297.

(Doveri del comandante prima della partenza).

Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal presente codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata.

Art. 298.

(Comando della nave in navigazione).

Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà.

Art. 299.

(Documenti di bordo e tenuta dei libri).

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti relativi alla nave, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che i libri di bordo siano regolarmente tenuti.

Art. 300.

(Mancanza di provviste o di arredi durante la navigazione).

Se in corso di navigazione vengono a mancare le provviste di bordo o altra cosa indispensabile alla regolare e sicura navigazione, il comandante deve curarne il rifornimento con ogni possibile mezzo.

A tale fine, ove sia necessario, deve farne richiesta alle navi che incontri, o altrimenti approdare nel più vicino luogo, anche se all'uopo occorra deviare la rotta. In caso di estrema necessità, il comandante può impiegare per le esigenze della nave le merci esistenti a bordo.

Art. 301.

(Riduzione delle razioni di viveri).

Se alla deficienza delle provviste alimentari di bordo non è possibile sopperire a norma dell'articolo precedente, il comandante deve ridurre in misura adeguata le razioni di viveri dovute all'equipaggio e ai passeggeri, in rapporto alle normali previsioni di un possibile rifornimento.

Art. 302.
(Provvedimenti per la salvezza della spedizione).

Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la spedizione, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che egli può procurarsi riparando in un porto ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi.

Se a tal fine è necessario procurarsi denaro, il comandante deve provvedere ai sensi dell'articolo 307.

Se è necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto è possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione.

Art. 303.
(Abbandono della nave in pericolo).

Il comandante non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti dell'equipaggio.

Il comandante deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

Art. 304.
(Relazione di eventi straordinari).

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, al carico o alle persone che erano a bordo, il comandante deve farne, entro ventiquattro ore dall'arrivo, relazione scritta alla competente autorità del luogo.

Art. 305.
(Scaricazione prima della verifica della relazione).

Anteriormente alla verifica, a norma dell'articolo 584, della relazione di cui all'articolo precedente, il comandante non può iniziare la scaricazione della nave, tranne che in caso di urgenza.

Art. 306.
(Limiti della rappresentanza del comandante).

Il comandante può in ogni caso provvedere agli approvvigionamenti giornalieri, alle forniture di lieve entità e alle piccole riparazioni necessarie per la manutenzione ordinaria della nave.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, il comandante può compiere gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione; può parimenti assumere o congedare componenti dell'equipaggio.

La presenza dell'armatore, ovvero quella di un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'armatore nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati si presumono note all'interessato fino a prova contraria.

Art. 307.
(Necessità di denaro in corso di viaggio).

Se nel corso del viaggio sorge necessità di denaro per rifornimento di provviste, per riparazioni o per altra urgente esigenza della nave ovvero per la continuazione del viaggio, che non rientri negli estremi previsti nel primo comma dell'articolo precedente, il comandante deve darne immediato avviso all'armatore.

Quando ciò non sia possibile, ovvero se l'armatore debitamente avvertito non abbia fornito i mezzi nè dato le opportune istruzioni, il comandante, dopo aver accertato la necessità di provvedere, può farsi autorizzare, dalla competente autorità del luogo, a prendere a prestito la somma necessaria o a contrarre obbligazione verso coloro che somministrano provviste, materiali, attrezzi o mano d'opera, ovvero a dare in pegno o a vendere provviste, attrezzi o arredi della nave non indispensabili alla sicura navigazione.

Negli stessi casi il comandante, accertata la necessità di provvedere, e dato possibilmente tempestivo avviso ai caricatori ed ai destinatari interessati, può farsi autorizzare dalla suddetta autorità a dare in pegno o a vendere le cose caricate; ma gli aventi diritti al carico si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose, scaricandole a proprie spese e pagando il nolo relativo, in proporzione del tratto utilmente percorso se si valgono tutti della facoltà predetta, o diversamente per intero.

Quando la necessità di procedere al pegno o alla vendita del carico sia determinata dalle esigenze previste dal primo comma dell'articolo precedente, il comandante è tenuto a dare gli avvisi e a richiedere l'autorizzazione soltanto ove debba ricorrere al pegno o alla vendita del carico.

Art. 308.
(Indennizzo degli aventi diritto al carico o dei proprietari delle pertinenze).

Quando le merci esistenti a bordo sono impiegate o vendute dal comandante per le esigenze della nave, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto il valore che le merci medesime avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione. Tuttavia, se anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione delle merci impiegate o vendute la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, questi è tenuto a corrispondere agli aventi diritto soltanto il valore che le merci avevano al momento dell'impiego ovvero il prezzo ricavato dalla vendita.

Quando per le stesse esigenze sono vendute pertinenze di proprietà aliena, l'armatore è tenuto a corrispondere ai proprietari il prezzo ricavato dalla vendita o, sempre che la nave non sia andata perduta per causa non imputabile all'armatore, il maggior valore che le pertinenze avevano al momento della vendita.

Quando le pertinenze predette o le merci sono date in pegno dal comandante, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione; se tuttavia non è possibile procedere allo svincolo per causa non imputabile agli aventi diritto, l'armatore è tenuto a corrispondere il valore delle pertinenze al momento della costituzione del pegno o il valore che le merci avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destina-

zione. Nel caso di perdita della nave, prevista nei comma precedenti, l'armatore è tenuto a corrispondere soltanto una somma pari a quella in garanzia della quale le pertinenze o le merci sono state date in pegno.

Art. 309.
(Poteri processuali del comandante).

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, il comandante può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, fare eseguire notificazioni al comandante personalmente, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'articolo 306.

L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio del comandante.

Art. 310.
(Facoltà di procurarsi denaro in caso di rifiuto dei comproprietari).

Se alcuno dei comproprietari che hanno consentito alla costituzione della società di armamento rifiuta di contribuire alle spese necessarie per la spedizione, il comandante, ventiquattro ore dopo la intimazione al comproprietario, può, previa autorizzazione della competente autorità del luogo, prendere a prestito per conto del comproprietario medesimo la somma da questo dovuta, con garanzia sulla di lui quota di partecipazione nella proprietà della nave.

Art. 311.
(Vendita della nave in caso di innavigabilità).

Il comandante non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario. Tuttavia, ove durante il viaggio si verifichi un caso di estrema urgenza, la competente autorità del luogo, accertata l'assoluta innavigabilità della nave, può autorizzare il comandante a venderla, prescrivendo le modalità della vendita.

Art. 312.
(Gestione di interessi degli aventi diritto al carico).

Il comandante deve, quando ciò si renda necessario e compatibilmente con le esigenze della spedizione, provvedere alla tutela degli interessi degli aventi diritto al carico.

Se per evitare o diminuire un danno occorrono speciali misure, il comandante deve possibilmente informare gli interessati nel carico, o gli eventuali rappresentanti sul luogo, che siano a lui noti, ed attenersi alle loro istruzioni; in mancanza, deve agire a suo criterio nel modo migliore.

Art. 313.
(Responsabilità del comandante in caso di pilotaggio).

In caso di pilotaggio, il comandante è responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota.

Art. 314.
(Processo verbale).

Le cause e la portata dei provvedimenti presi dal comandante ai sensi degli articoli 300 a 302, nonchè la necessità di provvedere a norma del secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 307, devono essere fatte constare, appena possibile, con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio. In caso di rifiuto di alcuno di costoro a sottoscriverlo, il processo verbale deve indicare le ragioni del rifiuto medesimo.

Copia del processo verbale, sottoscritto dal comandante, deve essere allegata alla relazione di eventi straordinari all'atto della presentazione di questa alla competente autorità.

Art. 315.
(Autorità competente).

L'autorità competente a concedere le autorizzazioni previste in questo capo e a ricevere la relazione di cui all'articolo 304 è, nel Regno, il presidente del tribunale e, fuori del comune ove ha sede il tribunale, il pretore; all'estero, il console o chi ne fa le veci.

CAPO V
Dell'equipaggio

Art. 316.
(Formazione dell'equipaggio).

L'equipaggio della nave marittima è costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave. L'equipaggio della nave della navigazione interna è costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutti gli altri iscritti nei registri del personale navigante imbarcati per il servizio della nave.

Fa inoltre parte dell'equipaggio il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo.

Art. 317.
(Composizione e forza minima dell'equipaggio).

Il comandante del porto provvede all'applicazione delle disposizioni di legge e delle norme corporative riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi, nonchè la composizione e la forza minima dell'intero equipaggio.

Le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi delle navi della navigazione interna sono stabilite dal ministro per le comunicazioni.

Art. 318.
(Nazionalità dei componenti dell'equipaggio).

L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti del Regno deve essere interamente composto da cittadini italiani.

Il ministro per le comunicazioni, in caso di particolari necessità, può autorizzare che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio.

Art. 319.
(Assunzione di personale straniero all'estero).

Nei porti esteri della navigazione marittima o interna ove non siano disponibili rispettivamente marittimi o personale navigante di nazionalità italiana, possono essere assunti anche stranieri in misura non superiore ad un quarto dell'intero equipaggio e per il solo tempo necessario al viaggio da compiere.

In caso di speciali esigenze, l'autorità consolare può autorizzare l'assunzione di stranieri in misura superiore a quella indicata nel comma precedente.

Art. 320
(Servizio di macchina).

I minori degli anni diciotto non possono essere adibiti al servizio di macchina.

Art. 321.
(Gerarchia di bordo delle navi marittime).

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio marittimo è la seguente:

1) comandante;
2) direttore di macchina, comandante in seconda, capo commissario, e medico di bordo direttore del servizio sanitario;
3) primo ufficiale di coperta, primo ufficiale di macchina, cappellano, primo medico aggiunto, primo commissario;
4) secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista;
5) gli altri ufficiali;
6) nostromo, maestro di macchina;
7) gli altri sottufficiali;
8) i comuni.

Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al primo ufficiale.

Art. 322.
(Gerarchia di bordo sulle navi della navigazione interna).

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio delle navi addette alla navigazione interna è la seguente:

1) comandante;
2) macchinista, motorista;
3) capo timoniere;
4) i sottufficiali;
5) i comuni.

Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al capo timoniere.

TITOLO QUARTO
DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

CAPO I.
Della formazione del contratto

Art. 323.
(Visita medica).

L'arruolamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte dell'equipaggio, deve, nei casi e con le modalità prescritte da leggi e regolamenti, essere preceduto da visita medica diretta ad accertare l'idoneità della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita.

Art. 324.
(Capacità dei minori di anni diciotto).

Il minore di anni diciotto, iscritto nelle matricole della gente di mare può, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro, stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano.

La revoca del consenso alla iscrizione nelle matricole, da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di contratti di arruolamento, ma non lo priva della capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati, nè della capacità di prestare, fino al compimento del viaggio in corso, il proprio lavoro in esecuzione del contratto.

Art. 325.
(Vari tipi di contratto di arruolamento).

Il contratto di arruolamento può essere stipulato:
a) per un dato viaggio o per più viaggi;
b) a tempo determinato;
c) a tempo indeterminato.

La retribuzione spettante all'arruolato può essere stabilita:

a) in una somma fissa per l'intera durata del viaggio;

b) in una somma fissa a mese o ad altro periodo di tempo;

c) in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, con la fissazione di un minimo garentito;

d) parte in forma di somma fissa periodica e parte in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti.

Agli effetti del contratto di arruolamento, per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre all'eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.

Art. 326.
(Durata del contratto a tempo determinato e di quello per più viaggi).

Il contratto a tempo determinato e quello per più viaggi non possono essere stipulati per una durata superiore ad un anno; se sono stipulati per una durata superiore, si considerano a tempo indeterminato.

Se, in forza di più contratti a viaggio, o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno e dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore ad un anno, il rapporto di arruolamento è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

Agli effetti del comma precedente, la prestazione del servizio è considerata ininterrotta quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai sessanta giorni.

Art. 327.

(Arruolamento per nave determinata o per più navi dello stesso armatore).

Il contratto di arruolamento ha per oggetto la prestazione di servizio su nave determinata.

Tuttavia l'arruolato può, con patto espresso contenuto nel contratto di arruolamento, obbligarsi a prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti all'armatore o su più di esse successivamente.

Art. 328.

(Forma del contratto).

Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto, nel Regno, dall'autorità marittima, e, all'estero, dall'autorità consolare.

Il contratto deve, parimenti a pena di nullità, essere dalle autorità predette annotato sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constare nel contratto stesso.

Art. 329.

(Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare).

Se l'arruolamento ha luogo all'estero, in località che non è sede di autorità consolare, il contratto deve, a pena di nullità, essere stipulato per iscritto, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.

Art. 330.

(Deroga alle disposizioni precedenti).

Il contratto di arruolamento per le navi minori di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate può essere fatto verbalmente.

Le norme per l'annotazione sulla licenza dei contratti predetti sono stabilite dal regolamento.

Art. 331.

(Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore).

L'armatore può procedere all'arruolamento del comandante anche mediante dichiarazione, resa al comandante del porto o all'autorità consolare del luogo dove egli si trova, e contenente gli estremi indicati nell'articolo seguente.

La detta autorità trasmette telegraficamente, a spese dell'armatore, gli estremi della dichiarazione all'autorità marittima o consolare del porto dove si trova la nave sulla quale il comandante deve prendere imbarco.

Con la dichiarazione di accettazione da parte del comandante, resa all'autorità del porto d'imbarco, si perfeziona il contratto di arruolamento.

Art. 332.

(Contenuto del contratto).

Il contratto di arruolamento deve enunciare:

1) il nome o il numero della nave sulla quale l'arruolato deve prestare servizio o la clausola prevista nel secondo comma dell'articolo 327;

2) il nome, la paternità dell'arruolato, l'anno di nascita, il domicilio, l'ufficio di iscrizione e il numero di matricola;

3) la qualifica e le mansioni dell'arruolato;

4) il viaggio o i viaggi da compiere e il giorno in cui l'arruolato deve assumere servizio, se l'arruolamento è a viaggio; la decorrenza e la durata del contratto, se l'arruolamento è a tempo determinato; la decorrenza del contratto, se l'arruolamento è a tempo indeterminato;

5) la forma e la misura della retribuzione;

6) il luogo e la data della conclusione del contratto;

7) l'indicazione del contratto collettivo, qualora esista.

Se dal contratto ovvero dall'annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza l'arruolamento non risulta stipulato a viaggio o a tempo determinato, esso è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

CAPO II

Degli effetti del contratto

Art. 333.

(Albo a bordo per l'affissione delle disposizioni concernenti il contratto di arruolamento).

Su ogni nave nazionale deve essere tenuto, in luogo accessibile all'equipaggio, un albo, nel quale sono affisse le norme di legge e di regolamento relative all'arruolamento, i contratti collettivi di arruolamento, i regolamenti di servizio e ogni altra disposizione di cui venga prescritta l'affissione dall'autorità.

Art. 334.

(Servizio a bordo).

I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati.

Tuttavia il comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati, purchè non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, gli arruolati possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati arruolati, hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni.

Art. 335.

(Caricazione abusiva di merci).

Il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio non possono caricare sulla nave merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'armatore o di un suo rappresentante.

L'arruolato, che contravviene al divieto del comma precedente, è tenuto a pagare il nolo in misura doppia di quella corrente nel luogo e alla data della caricazione per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie di quella indebitamente imbarcata, senza pregiudizio del risarcimento del danno.

Art. 336.

(Trattamento dell'arruolato malato o ferito).

L'arruolato che, a bordo, si ammala o riporta lesioni continua a percepire la retribuzione ed ha diritto all'assistenza sanitaria a spese della nave.

Se l'arruolato si è intenzionalmente procurato la malattia o la lesione, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra senza autorizzazione, l'armatore è egualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese dall'arruolato.

Nel caso previsto nel comma precedente, il componente dell'equipaggio non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale è inabile al servizio.

Se l'arruolato deve essere sbarcato a causa delle sue condizioni di salute o se, per altra ragione, è sbarcato prima che si sia verificata la guarigione, si applica il disposto degli articoli 356, 365.

Art. 337.

(Partecipazione dell'arruolato alle indennità dovute all'armatore).

Se la retribuzione è determinata in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, in caso di perdita del nolo o di detti proventi o prodotti, per la quale sia corrisposta all'armatore una somma a titolo di indennità di assicurazione o di risarcimento di danni, l'arruolato ha diritto ad una parte di detta somma, nella proporzione stabilita dal contratto.

Art. 338.

(Aumento di retribuzione in caso di prolungamento del viaggio).

Se la retribuzione è determinata a viaggio, essa proporzionalmente aumentata qualora il viaggio venga protratto oltre la durata massima prevedibile al momento della stipulazione del contratto; ma se l'ulteriore durata è dovuta a causa non imputabile all'armatore, l'aumento proporzionale è ridotto a un terzo

La retribuzione non è soggetta a diminuzione se la nave compie un viaggio più breve di quello previsto nel contratto.

Art. 339.

(Indennità per riduzione delle razioni dei viveri).

Se la riduzione delle razioni dei viveri, prevista nell'articolo 301, è dovuta a causa non imputabile all'armatore, questi deve corrispondere ai componenti dell'equipaggio l'equivalente in danaro. Se la riduzione è determinata da causa a lui imputabile, l'armatore è tenuto anche al risarcimento dei danni.

CAPO III

Della cessazione e della risoluzione del contratto

Art. 340.

(Cessazione del contratto a viaggio per compimento del viaggio).

Il contratto di arruolamento stipulato per uno o più viaggi cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti nel contratto.

Art. 341.

(Cessazione del contratto a tempo determinato per scadenza del termine).

Il contratto di arruolamento a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito nel contratto stesso.

Tuttavia, se il termine scade in corso di viaggio, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

Se il porto di ultima destinazione è fuori del Regno e la nave deve intraprendere un altro viaggio direttamente per un porto del Regno, l'arruolato è tenuto a continuare a prestare la sua opera sulla nave, ma, decorso il periodo determinato dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi, ha diritto ad un aumento di retribuzione nella misura stabilita dalle norme predette, o in mancanza dagli usi, fino a che sia sbarcato nel porto di arruolamento.

Se la nave intraprende un altro viaggio per un porto fuori del Regno o non direttamente per un porto del Regno e l'arruolato consente a restare a bordo, l'arruolamento continua alle condizioni stabilite nel contratto, ma l'arruolato ha diritto ad un aumento della retribuzione nella misura fissata secondo il disposto del comma precedente.

Art. 342.

(Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti).

Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato cessa per volontà dell'armatore o dell'arruolato, purchè ne sia dato preavviso nei termini stabiliti dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi.

Art. 343.

(Casi di risoluzione di diritto del contratto).

Il contratto di arruolamento si risolve di diritto:

1) in caso di perdita totale ovvero di innavigabilità assoluta della nave ovvero di innavigabilità per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni, determinate da naufragio o da altro sinistro della navigazione, nonchè in caso di preda;

2) in caso di perdita della nazionalità della nave;

3) in caso di vendita giudiziale della nave;

4) in caso di morte dell'arruolato;

5) quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo;

6) quando l'arruolato è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave;

7) in caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima dell'arruolato;

8) in caso di revoca da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, del consenso alla iscrizione nelle matricole del minore di anni diciotto;

9) quando l'arruolato deve essere sbarcato per ordine dell'autorità;

10) quando l'arruolato, fuori dei casi previsti nei numeri precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di arruolamento o da un porto di approdo.

Art. 344.
(Presunzione di perdita della nave).

Quando, per mancanza di notizie, si presume che la nave sia perita, il contratto di arruolamento si considera risolto nei confronti degli eredi presunti dell'arruolato e degli altri aventi diritto.

Art. 345.
(Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore).

L'armatore ha facoltà, in qualsiasi tempo e luogo, di risolvere il contratto di arruolamento, salvi i diritti spettanti all'arruolato.

Art. 346.
(Sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento).

L'autorità marittima o quella consolare su domanda dell'arruolato, può ordinare lo sbarco immediato, se il comandante ha commesso contro di lui abusi di potere o ha tollerato che tali abusi fossero commessi da altre persone, ovvero non gli ha fornito, senza giustificato motivo, i viveri nella misura dovuta o l'assistenza sanitaria alla quale egli ha diritto.

In questo caso, il contratto si considera risolto per colpa dell'armatore.

Art. 347.
(Cambiamento dell'armatore).

Salvo il caso previsto nell'articolo 343, n. 2, in caso di cambiamento dell'armatore della nave, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti dell'equipaggio, ma questi possono chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo della nave in un porto nazionale.

Art. 348.
(Decorrenza della cessazione o della risoluzione del contratto).

Nei casi previsti negli articoli 340 a 343, n. 8; 345, 347, il contratto di arruolamento cessa o si risolve dopo che siano compiute le operazioni di ormeggio e di scarico della nave nel porto nel quale l'arruolato deve essere sbarcato.

Nel caso previsto nell'articolo 343, n. 3, il contratto di arruolamento si risolve dalla data dell'ordinanza con la quale, a norma dell'articolo 655, è disposta la vendita all'incanto; ovvero in casi di esecuzione all'estero dalla data del provvedimento con il quale è disposta la vendita della nave.

Nel caso previsto nell'articolo 344, il contratto si considera risolto nel giorno in cui la nave si presume perita.

Art. 349.
(Retribuzioni spettanti all'arruolato in caso di risoluzione del contratto).

In ogni caso di risoluzione del contratto:

1) se la retribuzione è stabilita a tempo, questa è dovuta all'arruolato fino al giorno della risoluzione;

2) se la retribuzione è stabilita a viaggio o in forma di partecipazione al profitto o al nolo, è dovuta all'arruolato la parte della somma convenuta o la parte della quota o del minimo garantito spettanti, commisurata alla durata del servizio prestato, in rapporto alla durata massima del viaggio, prevedibile al momento della stipulazione del contratto.

Se la retribuzione è stabilita in forma di partecipazione al profitto o al nolo, in caso di risoluzione del contratto per una delle cause previste nell'articolo 343, nn. 2, 3, 4, 5 e 6, nonchè negli articoli 345, 346, è dovuta l'intera quota spettante all'arruolato in base al contratto.

Art. 350.
(Mantenimento a bordo dopo la cessazione o la risoluzione del contratto).

I componenti dell'equipaggio hanno diritto ad essere mantenuti a bordo anche dopo la cessazione o la risoluzione del contratto di arruolamento, finchè siano interamente soddisfatti delle somme loro dovute in dipendenza del contratto stesso.

In questo caso deve inoltre essere corrisposta agli arruolati, per tutto il tempo durante il quale restano a bordo, la retribuzione stabilita dal contratto.

Il comandante può ottenere dall'autorità marittima o consolare l'autorizzazione allo sbarco dell'arruolato, pagando a questo la somma non contestata ed eseguendo, per la parte rimanente, un deposito cauzionale presso l'autorità stessa, nella misura e con le modalità da questa determinate.

CAPO IV

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto

Art. 351.
(Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'armatore).

In caso di cessazione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà dell'armatore, è dovuta all'arruolato una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato dalle norme corporative o in mancanza, dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato.

Ai fini dell'applicazione del comma precedente devono essere computati i periodi di infermità per i quali l'arruolato abbia avuto diritto al trattamento previsto nell'articolo 356.

Art. 352.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato).

In caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato, è dovuta all'arruolato un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente, salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile all'arruolato stesso.

Art. 353.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto per la perdita o la innavigabilità assoluta della nave).

Nel caso di risoluzione del contratto previsto nel n. 1 dell'articolo 343, gli arruolati che, in base al contratto, erano retribuiti a tempo o a viaggio, hanno diritto per il periodo durante il quale restano disoccupati per causa loro non imputabile, ad una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione, entro i limiti di tempo stabiliti da leggi speciali o da norme corporative.

In caso di perdita di indumenti o di attrezzi di proprietà degli arruolati in seguito al naufragio, al sinistro o alla preda, spetta agli arruolati stessi un'indennità corrispondente al valore degli indumenti o degli attrezzi perduti.

Art. 354.

(Indennità nel caso di perdita presunta).

Se il contratto di arruolamento è considerato risolto ai sensi dell'articolo 344, è dovuta:

1) nel caso di retribuzione a tempo, un'indennità pari alla metà della retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio dal giorno successivo a quello cui risalgono le ultime notizie, e in ogni caso a non meno di due mensilità;

2) nel caso di retribuzione a viaggio, un'indennità pari alla differenza fra la parte di retribuzione maturata alla data di risoluzione del contratto e la metà dell'intera retribuzione, se la nave si presume perita nell'andata, e l'intera retribuzione, se la nave si presume perita nel ritorno.

L'indennità è attribuita alle persone che hanno diritto alle prestazioni in caso di morte dell'assicurato, in base alle disposizioni sulle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro.

In mancanza di aventi diritto ai sensi del comma precedente, l'indennità è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 355.

(Indennità in caso di morte dell'arruolato).

In caso di risoluzione del contratto per morte dell'arruolato, se l'arruolato è morto per la salvezza della nave, è dovuta in ogni caso, indipendentemente dall'indennità prevista nell'articolo 352, una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio, alla data della morte.

Si applicano, per l'attribuzione dell'indennità, il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Art. 356.

(Trattamento spettante dopo la risoluzione del contratto all'arruolato ammalato o ferito).

Fuori dei casi nei quali le leggi speciali rendono obbligatoria l'assicurazione dell'equipaggio contro le malattie, quando il contratto è risolto, perchè l'arruolato, a causa di malattia o di lesioni, ha dovuto essere sbarcato o non ha potuto riprendere il proprio posto a bordo dopo lo sbarco in un porto di approdo, l'armatore, sempre che non ricorra uno dei casi previsti nel secondo comma dell'articolo 336, è tenuto a provvedere a proprie spese alla cura dell'arruolato, e a corrispondergli una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione, per tutto il tempo della cura, ma non oltre quattro mesi dalla data della risoluzione del contratto.

Se la malattia o le lesioni dipendono da causa di servizio, il limite di tempo stabilito nel comma precedente è elevato a sei mesi.

Le disposizioni dei due comma precedenti si applicano anche alle malattie, che si manifestano nei ventotto giorni successivi alla cessazione o alla risoluzione del contratto, quando dipendono da causa di servizio.

Art. 357.

(Indennità in caso di cattura dell'arruolato).

In caso di risoluzione del contratto per effetto di cattura dell'arruolato, indipendentemente dall'indennità prevista nell'articolo 352, è dovuta in ogni caso una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio, successivamente alla data della cattura.

Art. 358.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto per volontà dell'armatore).

Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato, senza preavviso, ai sensi dell'articolo 345, è dovuta all'arruolato, oltre alla indennità prevista nell'articolo 352, un'altra indennità pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso, a norma dell'articolo 342.

Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso è dato in misura inferiore a quella determinata ai sensi dell'articolo 342, è dovuta un'indennità pari a tante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti.

Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a viaggio, prima del compimento del viaggio, o del contratto a tempo determinato, prima della scadenza, ai sensi dell'articolo 345, l'arruolato ha diritto:

1) se la risoluzione del contratto avviene nel porto di arruolamento, prima della partenza, ad una indennità pari a quarantacinque giorni di retribuzione, ovvero pari alla intera retribuzione, se la presumibile durata del viaggio o il tempo per il quale il contratto è stato stipulato è inferiore a quarantacinque giorni;

2) se la risoluzione del contratto avviene dopo la partenza, ad una indennità pari alla retribuzione che gli sarebbe spettata per la presumibile durata del viaggio o per la durata del contratto.

Art. 359.

(Casi di esclusione del diritto a indennità).

Le indennità stabilite dall'articolo precedente non sono dovute, se la risoluzione del contratto avviene:

1) per colpa dell'arruolato;

2) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave,

o altra causa non imputabile all'armatore che renda impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio;

3) a causa di disarmo per mancanza di traffico, per un periodo non inferiore a quindici giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a trenta giorni.

Qualora per l'interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita una indennità all'armatore, gli arruolati hanno diritto alle indennità previste nell'articolo precedente, ma l'ammontare delle indennità corrisposte all'intero equipaggio non può superare il terzo dell'indennità conseguita dall'armatore.

Art. 360.
(Indennità in caso di perdita della nazionalità della nave o di sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento).

Nei casi previsti negli articoli 343, n. 2, e 346, oltre all'indennità stabilita nell'articolo 352, l'arruolato ha diritto anche alla indennità stabilita nell'articolo 358, salvo, quando si tratta dell'applicazione dell'articolo 346, il risarcimento dei danni derivati all'arruolato dal fatto del comandante o dalla risoluzione del contratto.

Art. 361.
(Determinazione delle indennità previste dagli articoli precedenti).

Quando, a norma delle disposizioni di questo capo, una indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto, si intendono comprese nella retribuzione la paga base, la panatica e le indennità accessorie di carattere fisso e continuativo.

Se la retribuzione è convenuta a viaggio, o a partecipazione al profitto o al nolo, l'indennità è determinata sulla base della somma fissata nel contratto, o della quota che sarebbe spettata all'arruolato in relazione alla durata del viaggio prevedibile alla data della stipulazione del contratto stesso.

Art. 362.
(Decorrenza delle indennità previste negli articoli precedenti).

Quando le disposizioni di questo capo attribuiscono all'arruolato il diritto ad una indennità giornaliera per un determinato periodo successivo alla cessazione o alla risoluzione del contratto, detto periodo, nel caso che l'arruolato abbia diritto al rimpatrio, decorre dal giorno successivo a quello in cui il rimpatrio stesso è stato effettuato.

Quando la risoluzione del contratto è determinata da una delle cause indicate nell'articolo 343 n. 1, e dal fatto sono derivate malattie o lesioni per le quali il trattamento spettante all'arruolato è regolato dall'articolo 356, l'indennità di cui all'articolo 353 decorre dal giorno in cui cessa il trattamento predetto.

CAPO V

Del rimpatrio dell'arruolato

Art. 363.
(Obbligo del rimpatrio dell'arruolato).

Quando il contratto cessa o si risolve in luogo diverso dal porto di arruolamento, l'armatore è tenuto a provvedere al rimpatrio dell'arruolato.

Se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa dell'arruolato, ovvero per malattia o lesioni, nei casi previsti nel secondo comma dell'articolo 336, l'armatore ha diritto ad essere rimborsato dall'arruolato delle spese sostenute per il suo rimpatrio.

Qualora l'armatore non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura dell'autorità marittima o consolare. L'autorità marittima emette ingiunzione a carico dell'armatore per il rimborso delle spese sostenute dallo Stato.

Art. 364.
(Contenuto dell'obbligo di rimpatrio).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento, fino all'arrivo a destinazione, nonchè, durante l'eventuale ricovero della nave in stazione sanitaria, fino all'ammissione a libera pratica.

Fuori dei casi previsti nel secondo comma dell'articolo precedente, l'armatore è tenuto a corrispondere all'arruolato, durante il rimpatrio, una indennità giornaliera pari alla retribuzione determinata ai sensi dell'articolo 361.

In caso di naufragio, l'armatore è altresì tenuto a fornire ai componenti dell'equipaggio gli indumenti necessari.

Art. 365.
(Rimpatrio dell'arruolato ammalato o ferito).

Se l'arruolato è sbarcato per malattia o lesioni, nei casi in cui non è diversamente disposto da leggi speciali, il comandante deve depositare presso l'autorità marittima o consolare l'indennità spettante all'arruolato ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente, nonchè la somma necessaria per la cura e il rimpatrio.

All'estero, dove non sia autorità consolare, il comandante deve provvedere al ricovero dell'arruolato in luogo di cura, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente.

Se il rimpatrio deve avvenire prima che l'arruolato sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura l'arruolato medesimo; quando il viaggio deve compiersi per mare, esso è effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su nave provvista del servizio sanitario.

Art. 366.
(Luogo di rimpatrio).

Il rimpatrio dell'arruolato si compie con il suo ritorno al porto di arruolamento.

Tuttavia, se l'arruolato ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al ritorno in altra località da lui indicata.

Art. 367.
(Rimpatrio a mezzo di imbarco su altra nave).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altra nave, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'armatore le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio.

Se la retribuzione percepita dall'arruolato a bordo della nave, sulla quale è imbarcato, è inferiore alla

indennità spettantegli ai sensi del secondo comma dell'articolo 364, l'armatore è tenuto a corrispondergli la differenza.

Art. 368.
(Rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri arruolati su navi nazionali, purchè gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino eguale trattamento ai cittadini italiani arruolati su navi che battono la loro bandiera.

CAPO VI
Disposizioni varie

Art. 369.
(Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti dell'arruolato verso l'armatore).

Le retribuzioni degli arruolati possono essere cedute, sequestrate o pignorate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili verso l'armatore, dipendenti dal servizio della nave.

La quota della retribuzione corrispondente al vitto e le somme dovute dall'armatore per il rimpatrio dell'arruolato, o per spese di cura, nonchè quelle dovute dall'istituto assicuratore a norma delle leggi speciali, non possono essere cedute, sequestrate nè pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente.

L'arruolato può chiedere all'armatore, all'atto dell'imbarco, che una parte della retribuzione sia versata a persona della sua famiglia.

Se l'armatore o il comandante si oppone alla richiesta prevista dal comma precedente, la vertenza è risolta, con provvedimento non soggetto ad alcuna impugnazione, dall'autorità marittima o consolare del luogo dove si trova la nave.

Art. 370.
(Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti).

Oltre le cose che, a norma del codice di procedura civile e delle leggi speciali, non sono soggette a sequestro nè a pignoramento, non possono essere sequestrati nè pignorati per alcun titolo:

1) gli indumenti della gente di mare navigante necessari per i servizi di bordo;

2) gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti alla gente di mare navigante destinati all'esercizio della professione.

Art. 371.
(Esercizio dei diritti spettanti agli eredi e agli altri aventi diritto in caso di perdita presunta della nave).

I diritti spettanti agli eredi presunti dell'arruolato e agli altri aventi diritto nel caso in cui la nave, per mancanza di notizie, sia considerata perita possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione della nave dal registro d'iscrizione.

Art. 372.
(Effetti della chiamata o del richiamo alle armi).

Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi dell'arruolato sul contratto e il trattamento spettante in questi casi all'arruolato sono determinati da leggi speciali, dalle norme corporative, o, in mancanza, dagli usi.

Art. 373.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dal contratto di arruolamento si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto. In caso di più contratti a tempo determinato o a viaggio, che a sensi dell'articolo 326 siano regolati dalle norme sul contratto a tempo indeterminato, il termine decorre dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione dell'ultimo contratto.

La prescrizione dei diritti spettanti agli eredi dell'arruolato ed agli altri aventi diritto in caso di perdita della nave decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

Art. 374.
(Derogabilità delle norme).

Le disposizioni degli articoli 323, 324; 328 a 334; 336 primo e secondo comma; 346, 347; 363 a 371, non possono essere derogate nè dalle norme corporative, nè dal contratto individuale di arruolamento.

Le disposizioni degli articoli 326; 336 terzo comma; 337 a 345; 348 a 362 possono essere derogate dalle norme corporative; non possono essere derogate dal contratto individuale se non a favore dell'arruolato.

Tuttavia, neppure con le norme corporative si può aumentare il termine previsto dal primo e dal secondo comma dell'articolo 326, nè si può diminuire il termine previsto dal terzo comma dello stesso articolo.

Art. 375.
(Contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna).

Al contratto di lavoro del personale navigante addetto alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli articoli 323, 328, 330, 331, 333, 343 n. 5, 369 terzo comma.

La prestazione del servizio, agli effetti del terzo comma dell'articolo 326, è considerata ininterrotta quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai trenta giorni.

Il contratto deve, a pena di nullità, esser fatto per iscritto, fatta eccezione per le navi di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.

La risoluzione del contratto in caso di cambiamento dell'armatore, a norma dell'articolo 347, può esser chiesta all'arrivo nel porto di assunzione, o comunque al termine di trenta giorni.

La retribuzione, gli altri diritti e le indennità previste negli articoli 336 a 339; 349 a 368 sono regolate dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi.

Le norme dei comma precedenti si applicano anche al contratto di lavoro del personale dei servizi pubblici di linea o di rimorchio, in quanto non sia diversamente stabilito da leggi e regolamenti speciali.

LIBRO TERZO
DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO PRIMO
DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE

CAPO I
Della locazione

Art. 376.
(Locazione di nave).

Si ha locazione di nave quando una delle parti si obbliga a far godere all'altra per un dato tempo la nave verso un determinato corrispettivo.

Art. 377.
(Forma del contratto).

Il contratto di locazione deve essere provato per iscritto.

Tuttavia la prova scritta non è richiesta per la locazione di navi minori e di galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 378.
(Sublocazione e cessione del contratto).

Il conduttore non può sublocare la nave nè cedere i diritti derivanti dal contratto, se tali facoltà non gli sono state consentite dal locatore.

La forma del contratto di sublocazione e di quello di cessione è regolata dal disposto dell'articolo precedente.

Art. 379.
(Obblighi del locatore).

Il locatore è tenuto a consegnare la nave, con le relative pertinenze, in stato di navigabilità e munita dei documenti necessarii per la navigazione, nonchè a provvedere a tutte le riparazioni dovute a forza maggiore o a logorio per l'uso normale della nave secondo l'impiego convenuto.

Art. 380.
(Responsabilità del locatore).

Il locatore è responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Art. 381.
(Obbighi del conduttore).

Il conduttore è tenuto ad usare della nave secondo le caratteristiche tecniche, risultanti dal certificato di navigabilità, e in conformità dell'impiego convenuto.

Art. 382.
(Scadenza del contratto).

Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato, ancorchè, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione della nave.

Nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore, per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 383.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono con il decorso di un anno dalla scadenza del contratto o, nel caso previsto dall'articolo precedente, dalla data di riconsegna della nave. Nel caso di perdita presunta della nave, il termine decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

CAPO II
Del noleggio

Art. 384.
(Noleggio).

Il noleggio è il contratto per il quale l'armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, ovvero, entro il periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi.

Art. 385.
(Forma del contratto).

Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto. La scrittura deve enunciare:

1) gli elementi di individuazione, la nazionalità, la portata della nave;
2) il nome del noleggiante e del noleggiatore;
3) il nome del comandante;
4) l'ammontare del nolo;
5) la durata del contratto o l'indicazione dei viaggi da compiere.

Non è richiesta la prova scritta quando il noleggio concerne navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica.

Art. 386.
(Obblighi del noleggiante).

Il noleggiante è obbligato, prima della partenza, a mettere la nave in stato di navigabilità per il compimento del viaggio, ad armarla ed equipaggiarla convenientemente, e a provvederla dei prescritti documenti.

Il noleggiante è responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Art. 387.
(Obblighi del noleggiatore).

Nel noleggio a tempo sono a carico del noleggiatore la provvista di combustibile, acqua e lubrificanti necessarii per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, nonchè le spese inerenti all'impiego commerciale della nave, comprese quelle di ancoraggio, di canale e simili.

Art. 388.
(Esecuzione dei viaggi nel noleggio a tempo).

Il noleggiante a tempo non è obbligato a intraprendere un viaggio che esponga la nave o le persone ad un pericolo non prevedibile al momento della conclusione del contratto.

Del pari egli non è obbligato a intraprendere un viaggio la cui durata prevedibile oltrepassi considerevolmente, in rapporto alla durata del contratto, la scadenza del contratto stesso.

Art. 389.
(Eccesso di durata del viaggio).

Se per fatto del noleggiatore a tempo la durata dell'ultimo viaggio eccede la scadenza del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al noleggiante, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 390.
(Pagamento del nolo a tempo).

Il nolo a tempo, in mancanza di patto o uso diverso, è dovuto in rate mensili anticipate.

Tuttavia, salvo patto contrario, il nolo anticipato non si intende acquisito ad ogni evento.

Art. 391.
(Impedimento temporaneo).

Il nolo a tempo non è dovuto per il periodo durante il quale non si è potuto utilizzare la nave per causa non imputabile al noleggiatore.

Tuttavia, in caso di rilascio per fortuna di mare o per accidente subito dal carico, ovvero per provvedimento di autorità nazionale o straniera, durante il tempo dell'impedimento, ad eccezione di quello in cui la nave è sottoposta a riparazione, è dovuto il nolo al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l'inutilizzazione della nave.

Art. 392.
(Perdita della nave).

Nel caso di perdita della nave, il nolo a tempo è dovuto fino a tutto il giorno in cui è avvenuta la perdita.

Art. 393.
(Responsabilità per le operazioni commerciali).

Il comandante deve seguire, nei limiti stabiliti dal contratto di noleggio, le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave e rilasciare le polizze di carico alle condizioni da lui indicate.

Il noleggiante non è responsabile verso il noleggiatore per le obbligazioni assunte dal comandante in dipendenza delle predette operazioni, e per le colpe commerciali del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio in dipendenza delle operazioni medesime.

Art. 394.
(Subnoleggio e cessione del contratto).

In caso di subnoleggio o di cessione totale o parziale dei diritti derivanti dal contratto, il noleggiatore rimane responsabile verso il noleggiante delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio.

Art. 395.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dal contratto di noleggio si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre, se il noleggio è a tempo dalla scadenza del contratto o dalla fine dell'ultimo viaggio se il viaggio è prorogato a norma dell'articolo 389; se il noleggio è a viaggio dalla fine del viaggio.

Nei casi in cui il viaggio non sia iniziato o compiuto, il termine decorre dal giorno in cui si è verificato l'avvenimento che ha reso impossibile l'esecuzione del contratto o la continuazione del viaggio. In caso di perdita presunta della nave il termine decorre dalla data della cancellazione di questa dai registri d'iscrizione.

CAPO III
Del trasporto

Sezione I. — *Del trasporto di persone*

Art. 396.
(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di persone deve essere provato per iscritto, tranne che si tratti di trasporto su navi minori di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso.

Tuttavia il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato nel biglietto stesso.

Art. 397.
(Indicazioni del biglietto di passaggio).

Il biglietto di passaggio deve indicare il luogo e la data di emissione, il luogo di partenza e quello di destinazione, la classe e il prezzo del passaggio, il nome e il domicilio del vettore.

Art. 398.
(Cessione del diritto al trasporto).

Il diritto al trasporto non può essere ceduto senza espresso consenso del vettore, se il biglietto indica il nome del passeggero o se, mancando questa indicazione, il passeggero ha iniziato il viaggio.

Art. 399.
(Imbarco senza biglietto).

Chi si imbarca senza biglietto deve darne immediato avviso al comandante o al commissario di bordo. In difetto, è tenuto a pagare il doppio del prezzo di passaggio sino al porto verso cui è diretto o in cui è sbarcato, salvo in ogni caso il risarcimento dei danni.

Art. 400.
(Impedimento del passeggero).

Se, prima della partenza, si verifica la morte del passeggero, ovvero un suo impedimento a viaggiare per causa a lui non imputabile, il contratto è risolto, ed è dovuto il quarto del prezzo di passaggio, computato al netto del vitto, se questo fu compreso nel prezzo.

Se l'evento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che dovevano viaggiare insieme, può ciascuno dei passeggeri chiedere la risoluzione del contratto alle stesse condizioni.

Nei casi previsti dai comma precedenti al vettore deve essere data notizia dell'impedimento prima della partenza; in mancanza è dovuto l'intero prezzo di passaggio netto.

Art. 401.
(Mancata partenza del passeggero).

Il passeggero, se non si presenta a bordo nel tempo stabilito, deve il prezzo di passaggio computato al netto del vitto.

Tuttavia il prezzo non è dovuto se, con il consenso del vettore, il diritto al trasporto è ceduto ad altri in seguito a domanda del passeggero, ma in tal caso spetta al vettore una provvigione sul prezzo, in misura non superiore al dieci per cento.

Art. 402.
(Impedimento della nave).

Se la partenza della nave è impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto è risolto ed il vettore deve restituire il prezzo versatogli.

Art. 403.
(Soppressione della partenza o mutamento d'itinerario).

Se il vettore sopprime la partenza della nave, e il viaggio non può essere effettuato con altra nave dello stesso vettore, la quale parta successivamente, il contratto è risolto.

Quando vi siano partenze successive di altre navi dello stesso vettore, il passeggero ha facoltà di compiere il viaggio su una di dette navi, ove ciò sia possibile, ovvero di risolvere il contratto. Parimenti il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto. se il vettore muta l'itinerario in modo da arrecare pregiudizio ai di lui interessi.

Nei casi indicati dai due comma precedenti il passeggero ha diritto al risarcimento dei danni. Tuttavia se la soppressione o il mutamento ha luogo per un giustificato motivo, il risarcimento non può eccedere il doppio del prezzo netto di passaggio.

Art. 404.
(Ritardo della partenza).

Se la partenza è ritardata, il passeggero ha diritto, durante il periodo del ritardo, all'alloggio e al vitto, quando questo sia stato compreso nel prezzo di passaggio.

Se trattasi di viaggi di durata inferiore alle ventiquattro ore, dopo dodici ore di ritardo il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto. Se trattasi di viaggi superiori alle ventiquattro ore, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto dopo ventiquattro ore di ritardo nei viaggi tra porti del Mediterraneo o dopo quarantotto ore nei viaggi che abbiano inizio o termine fuori d'Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo. Se non si avvale di tale facoltà, il passeggero, dallo scadere dei termini suindicati, non ha diritto a ricevere l'alloggio e il vitto a spese del vettore.

Se il ritardo nella partenza è dovuto a causa imputabile al vettore il passeggero ha inoltre diritto al risarcimento dei danni.

Art. 405.
(Interruzione del viaggio della nave).

Se il viaggio della nave è interrotto per causa di forza maggiore il prezzo di passaggio è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso.

Tuttavia il vettore ha diritto all'intero prezzo, se, in tempo ragionevole, procura a sue spese al passeggero la prosecuzione del viaggio su nave di analoghe caratteristiche, fornendogli nell'intervallo l'alloggio e il vitto, se questo fu compreso nel prezzo di passaggio.

Art. 406.
(Interruzione del viaggio del passeggero).

Se il passeggero è costretto a interrompere il viaggio per causa a lui non imputabile, il prezzo di passaggio è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso.

Se il viaggio è interrotto per fatto del passeggero, questi deve altresì, per la residua durata del viaggio, il prezzo di passaggio netto.

Art. 407.
(Operazioni di imbarco e di sbarco).

Negli approdi ove difetta il servizio di imbarco o di sbarco, le relative operazioni sono eseguite dal vettore a spese del passeggero, se il loro ammontare non è compreso nel prezzo di passaggio.

Art. 408.
(Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o per ritardo).

Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Art. 409.
(Responsabilità del vettore per danni alle persone).

Il vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verifica-

tisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Art. 410.
(Trasporto del bagaglio non registrato).

Nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso.

Il bagaglio deve contenere esclusivamente oggetti personali del passeggero. Se si includono nel bagaglio oggetti di altra natura, il passeggero deve il doppio del prezzo di tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre al risarcimento dei danni.

Art. 411.
(Trasporto del bagaglio registrato).

Per il bagaglio eccedente i limiti previsti dall'articolo precedente il vettore, su richiesta del passeggero, è tenuto a compilare, in duplice esemplare, un bollettino con l'indicazione del luogo e della data di emissione, del luogo di partenza e di quello di destinazione, del proprio nome e domicilio, del numero e del peso dei colli, dell'eventuale valore dichiarato e del prezzo di trasporto.

Un esemplare del bollettino firmato dal vettore è consegnato al passeggero.

Art. 412.
(Responsabilità del vettore pel bagaglio).

Il vettore è responsabile, entro il limite massimo di lire trecento per chilogramma o della maggior cifra risultante dalla dichiarazione di valore, della perdita e delle avarie del bagaglio, che gli è stato consegnato chiuso, se non prova che la perdita o le avarie sono derivate da causa a lui non imputabile.

La perdita o le avarie devono essere fatte constare, a pena di decadenza, al momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.

Per i bagagli e gli oggetti non consegnati al vettore, questi non è responsabile della perdita o delle avarie, se non quando il passeggero provi che le stesse sono state determinate da causa imputabile al vettore.

Art. 413.
(Responsabilità del vettore nel trasporto gratuito).

Le disposizioni degli articoli precedenti che regolano la responsabilità del vettore e i limiti del risarcimento da questo dovuto si applicano anche al contratto di trasporto gratuito.

Art. 414.
(Responsabilità del vettore nel trasporto amichevole).

Chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

Art. 415.
(Derogabilità delle norme).

Non sono derogabili a favore del vettore gli articoli 409; 412 a 414.

Art. 416.
(Pegno legale sul bagaglio).

Il vettore ha diritto di pegno legale sul bagaglio per i crediti verso il passeggero nascenti dal contratto di trasporto. Quando il passeggero adempie ai propri obblighi, il vettore è tenuto a riconsegnare il bagaglio nel luogo stabilito dal contratto.

Art. 417.
(Bagaglio non ritirato).

Il vettore può depositare in luogo idoneo il bagaglio non ritirato, dandone avviso al passeggero.

Art. 418.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli non registrati si prescrivono col decorso di sei mesi dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero avrebbe dovuto arrivare.

I diritti derivanti dal contratto di trasporto di bagagli registrati si prescrivono col decorso di un anno dalla riconsegna dei bagagli o, in caso di perdita, dal giorno in cui questi avrebbero dovuto essere riconsegnati.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione dei diritti indicati nei comma precedenti si compie col decorso di un anno.

SEZIONE II. — *Del trasporto di cose in generale.*

Art. 419.
(Trasporti di cose).

Il trasporto di cose può avere per oggetto un carico totale o parziale ovvero cose singole, e può effettuarsi su nave determinata ovvero su nave indeterminata.

Art. 420.
(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di cose deve essere provato per iscritto, tranne che il trasporto debba effettuarsi su navi minori, di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 421.
(Obblighi del vettore all'inizio del viaggio).

Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perchè la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti

della nave destinate alla caricazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci.

Art. 422.

(Responsabilità del vettore).

Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonchè dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, nè in tutto nè in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti.

Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti.

Art. 423.

(Limite del risarcimento).

Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire cinquemila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.

Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Art. 424.

(Derogabilità delle norme sulla responsabilità).

Le norme degli articoli 422, 423 sono sempre derogabili a favore del caricatore. Sono derogabili anche a favore del vettore per quanto concerne il periodo di tempo anteriore alla caricazione e quello posteriore alla scaricazione; e, anche per il periodo che intercorre tra caricazione e scaricazione, relativamente ai trasporti di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, relativamente ai trasporti nazionali di merci di qualsiasi genere, nonchè per quanto concerne i danni da ritardo. Nei confronti dei terzi l'efficacia delle clausole derogatrici è subordinata alla loro inserzione nella polizza ricevuto per l'imbarco o nella polizza di carico.

Le norme anzidette sono infine derogabili, anche fuori delle ipotesi e dei limiti previsti nel precedente comma, qualora non venga emessa polizza di carico, nè altro documento negoziabile.

Art. 425.

(Imballaggi e marche di contrassegno).

Sulle merci consegnate al vettore, o sui loro imballaggi, devono a cura del caricatore, essere apposte marche di contrassegno, in maniera che normalmente rimangano visibili fino al termine del viaggio.

Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati da imperfetta apposizione delle marche.

Art. 426.

(Consegna delle bollette doganali).

All'atto dell'imbarco delle merci, e in ogni caso prima della partenza della nave, il caricatore è tenuto a consegnare al vettore le bollette doganali.

Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati dall'omessa consegna.

Il vettore non è tenuto a verificare la completezza dei documenti e l'esattezza delle indicazioni in questi contenute.

Art. 427.

(Impedimento prima della partenza).

Se la partenza della nave è impedita per causa di forza maggiore, il contratto è risolto. Se per la stessa causa la partenza della nave è soverchiamente ritardata, il contratto può essere risolto.

Se la risoluzione avviene dopo l'imbarco, il caricatore è tenuto a sopportare le spese di scaricazione.

Art. 428.

(Impedimento temporaneo).

Se la partenza della nave o la prosecuzione del viaggio è temporaneamente impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto resta in vigore.

Il caricatore può, mentre dura l'impedimento, far scaricare le merci a proprie spese, con l'obbligo di ricaricarle ovvero di risarcire i danni. Se l'impedimento si verifica in corso di viaggio, il caricatore è tenuto a prestare idonea cauzione per l'adempimento degli obblighi predetti.

Art. 429.

(Interruzione del viaggio).

Se, dopo la partenza, il comandante è costretto a fare riparazioni per causa di forza maggiore, il contratto rimane in vigore ed il caricatore non ha diritto a riduzione di nolo.

Se la nave non può essere riparata od è necessario un tempo soverchio, ovvero se il viaggio è interrotto o soverchiamente ritardato per altra causa di forza maggiore, il nolo è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso, purchè il comandante abbia fatto il possibile per provvedere, per conto del caricatore, all'inoltro delle merci al luogo di destinazione con altra nave.

Art. 430.
(Impedimento all'arrivo).

Se l'approdo è impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, se non ha ricevuto ordini o se gli ordini ricevuti sono ineseguibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse della nave e del carico, approdando in altro porto vicino o ritornando al porto di partenza.

Art. 431.
(Merci non dichiarate o falsamente indicate).

Il comandante può fare scaricare nel luogo d'imbarco le cose non dichiarate o falsamente indicate dal caricatore, ovvero può esigere il nolo al tasso massimo corrente nel luogo di caricazione per cose di simile natura, oltre il risarcimento del danno.

Art. 432.
(Recesso del caricatore prima della partenza).

Prima della partenza della nave il caricatore può recedere dal contratto, pagando la metà del nolo convenuto, nonchè le spese sostenute per la caricazione e la scaricazione, se tali spese non sono comprese nel nolo, e le controstallie decorse.

Tuttavia il caricatore può liberarsi in tutto o in parte da tale obbligo, provando che il vettore non ha subito alcun danno o ha subito un danno minore.

Art. 433.
(Recesso del caricatore durante il viaggio).

Il caricatore può, durante il viaggio, ritirare le cose caricate, pagando il nolo intero e rimborsando al vettore le spese straordinarie occorse per la scaricazione.

Il comandante non è tenuto alla scaricazione, quando questa importi ritardo eccessivo o modificazione dell'itinerario ovvero scalo in un porto intermedio non contemplato dal contratto o dagli usi.

Se le merci sono ritirate per causa imputabile al vettore, questi è responsabile delle spese e dei danni.

Art. 434.
(Caricazione incompleta).

Se il caricatore consegna una quantità di merci minore di quella convenuta, deve pagare il nolo intero, detratte le spese che il vettore abbia risparmiato per la mancata caricazione, se queste sono comprese nel nolo.

Il comandante può imbarcare altre merci, purchè, se il contratto ha per oggetto un carico totale, vi sia il consenso del caricatore. In ogni caso il caricatore profitta del nolo relativo alle cose che completano il carico, fino a concorrenza del nolo da lui dovuto.

Le stesse norme si applicano nel caso in cui il contratto di trasporto sia stato stipulato per un viaggio di andata e ritorno e il caricatore non imbarchi merci per il viaggio di ritorno.

Art. 435.
(Perdita e avarie delle cose).

La perdita e le avarie subite durante il trasporto delle cose trasportate devono essere fatte constare dal destinatario, con riserva scritta o in contraddittorio del comandante della nave o del raccomandatario del vettore, non oltre il momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni dalla riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.

In mancanza della riserva scritta o della constatazione in contraddittorio, le merci si presumono riconsegnate dal vettore in conformità delle indicazioni contenute nel documento del trasporto.

Art. 436.
(Mancato arrivo delle cose).

Se le merci non sono giunte a destinazione, il nolo deve essere corrisposto, quando il mancato arrivo sia dovuto a fatto del caricatore o alla natura delle merci, se questa non era nota al vettore o al comandante, salva la detrazione del nolo percepito dal vettore per le cose da lui caricate in sostituzione di quelle perdute.

Art. 437.
(Deposito o vendita delle cose).

Il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstallia, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore.

Art. 438.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dal contratto di trasporto di cose si prescrivono col decorso di sei mesi dalla riconsegna delle cose, e, in caso di perdita totale, dal giorno in cui le cose avrebbero dovuto arrivare a destinazione o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno indicato nell'articolo 456.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione si compie col decorso di un anno.

Sezione III. — *Del trasporto di carico totale o parziale*

Art. 439.
(Norme applicabili).

Si applicano le regole generali sul trasporto di cose, ogni qualvolta viene assunto l'obbligo di riconsegnare a destinazione un carico totale o parziale su nave determinata.

Art. 440.
(Spazi non utilizzabili per la caricazione).

Non sono destinati al trasporto gli spazi interni della nave normalmente non utilizzabili per la caricazione, salvo espresso consenso del vettore nel caso in cui non ostino ragioni di sicurezza della navigazione.

Art. 441.
(Luogo di ancoraggio o di ormeggio).

Se il contratto non determina il punto di ancoraggio o di ormeggio, il caricatore può chiedere che la nave

sia condotta nel luogo da lui designato, salve le disposizioni del comandante del porto, purchè si possa accedervi, sostarvi e uscirne senza pericolo.

Se il caricatore non designa in tempo utile tale luogo, la nave è condotta a quello abituale. Nel caso in cui ciò non sia possibile, il comandante sceglie un altro luogo, tenendo conto dell'interesse del caricatore.

Art. 442.
(Consegna e riconsegna delle merci).

In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco.

Art. 443.
(Inesatta dichiarazione di portata della nave).

Il vettore che abbia dichiarato la portata della nave in misura maggiore o minore di quella effettiva, è tenuto al risarcimento dei danni, sempre che la differenza ecceda il ventesimo.

Art. 444.
(Decorrenza e durata delle stallie).

I giorni di stallia per la caricazione e per la scaricazione, salvo diverso patto, regolamento portuale od uso locale, decorrono dal momento in cui, essendo la nave pronta per l'imbarco o per lo sbarco, ne sia giunto avviso a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Il termine di stallia, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto, tenendo conto dei mezzi disponibili nel luogo di caricazione o di scaricazione, della struttura della nave, nonchè della natura del carico; e deve essere comunicato tempestivamente a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Art. 445.
(Computo delle stallie).

Il termine di stallia si computa a giorni lavorativi. Non si considerano tali i giorni festivi secondo la legge e le consuetudini locali.

Il decorso del termine è sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedite per causa non imputabile al caricatore o al destinatario.

Art. 446.
(Decorrenza e durata delle controstallie).

Spirato il termine di stallia senza che, per causa imputabile al caricatore o al destinatario, sia stata ultimata la caricazione o la scaricazione, è dovuto un compenso di controstallia.

Il termine di controstallia, salvo diverso patto, regolamento od uso locale, è di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia.

Art. 447.
(Soppressione delle controstallie di caricazione).

Spirato il termine di stallia di caricazione senza che, per causa imputabile al caricatore, sia stata imbarcata una quantità di merce sufficiente per garantire quanto è da lui dovuto al vettore, il comandante non è tenuto ad attendere il decorso del termine di controstallia se non gli venga fornita idonea cauzione.

Art. 448.
(Computo delle controstallie).

Il compenso di controstallia è computato in ragione di ore e giorni consecutivi e deve essere versato giorno per giorno.

Il tasso di controstallia, in mancanza di diverso patto, è determinato in proporzione della portata della nave, secondo gli usi.

Tuttavia, per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedite da causa non imputabile al caricatore o al destinatario, invece del compenso di controstallia è dovuto un compenso determinato in proporzione del nolo.

Art. 449.
(Controstallie straordinarie).

Spirato il termine di controstallia per la caricazione, il comandante, previo avviso dato almeno ventiquattro ore prima, ha facoltà di partire senza attendere la caricazione o il suo completamento, restando sempre dovuti il nolo e il compenso di controstallia. Se il comandante non si avvale di questa facoltà, è dovuto per l'ulteriore sosta, fissata d'accordo col caricatore, un compenso di controstallia maggiorato della metà, ove non esista diverso patto, regolamento, o uso.

Spirato il termine di controstallia per la scaricazione senza che questa sia stata compiuta, è dovuto un compenso di controstallia straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'articolo 450.

Art. 450.
(Deposito del carico).

Se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere il carico, ovvero se si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna, il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore. Questi può disporre del carico a termini dell'articolo 1685 del codice civile, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'articolo 1690 dello stesso codice.

Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo a norma dell'articolo 1514 del codice civile o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita per conto del destinatario a norma dell'articolo 1515 dello stesso codice, dandone avviso all'interessato.

Sezione IV. — *Del trasporto di cose determinate*

Art. 451.
(Sostituibilità della nave).

Se il trasporto ha per oggetto cose determinate, il vettore, in mancanza di espresso divieto, ha facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto senza ritardo.

Art. 452.
(Caricazione delle merci).

Il caricatore deve presentare le merci per l'imbarco nei termini d'uso, non appena la nave sia pronta a ricevere il carico, e la caricazione deve essere effettuata dal vettore nei termini d'uso.

Decorso il termine per la consegna delle merci, il comandante ha facoltà di partire senza attendere il carico, e il caricatore è tenuto al pagamento dell'intero prezzo di trasporto.

Art. 453.
(Recesso del caricatore prima della partenza).

Dopo la caricazione delle merci il caricatore può avvalersi della facoltà prevista dall'articolo 432, solo quando dichiari di recedere dal contratto entro il termine d'uso per la partenza della nave e la scaricazione non cagioni ritardo alla partenza medesima.

Art. 454.
(Scaricazione delle merci).

Quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza.

Quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore.

Quando si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'articolo 450.

Art. 455.
(Mancata riscossione del nolo o degli assegni).

Il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni di cui è gravata la cosa o senza esigere il deposito della somma controversa, è responsabile verso il caricatore dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a quest'ultimo per il pagamento dei propri crediti.

Art. 456.
(Mancato arrivo).

Salvo diverso patto od uso, nel caso di mancato arrivo delle merci, il destinatario può far valere i diritti nascenti dal contratto soltanto dal giorno in cui la perdita è stata riconosciuta dal vettore, o altrimenti dopo sette giorni dal termine in cui le merci avrebbero dovuto giungere a destinazione.

Sezione V. — *Della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico*

Art. 457.
(Dichiarazione d'imbarco).

Il caricatore presenta al vettore una dichiarazione d'imbarco, nella quale sono indicati la natura, la qualità e quantità delle cose da trasportare, nonchè il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.

Il caricatore è responsabile verso il vettore dei danni che possono a questo derivare da omissioni o inesattezze nelle indicazioni contenute nella dichiarazione d'imbarco.

Art. 458.
(Documenti rilasciati dal vettore all'assunzione del trasporto, alla consegna e all'imbarco delle merci).

Assunto il trasporto, il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, è tenuto a rilasciare al caricatore un ordinativo d'imbarco per le merci da trasportare, ovvero all'atto della consegna, quando sia stato convenuto, una polizza ricevuto per l'imbarco.

Dopo l'imbarco, ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il comandante della nave è tenuto a rilasciare al caricatore una ricevuta di bordo per le merci imbarcate, a meno che gli rilasci direttamente, in nome del vettore, la polizza di carico.

Qualora non vi abbia provveduto il comandante della nave, il vettore o in suo luogo il raccomandatario, su presentazione della ricevuta di bordo, è tenuto a rilasciare la polizza di carico, ovvero ad apporre la menzione dell'avvenuto imbarco, con le indicazioni di cui alle lettere *g* ed *h* dell'articolo 460, sulla polizza ricevuto per l'imbarco precedentemente rilasciata.

Art. 459.
(Prova della consegna al vettore e della caricazione delle merci).

La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.

Art. 460.
(Indicazioni della polizza ricevuta per l'imbarco e della polizza di carico).

La polizza ricevuto per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare:

a) il nome e il domicilio del vettore;

b) il nome e il domicilio del caricatore;

c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;

d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonchè il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;

e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi;

f) il luogo e la data di consegna.

La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuto per l'imbarco, deve enunciare:

g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave;

h) il luogo e la data di caricazione.

Art. 461.
(Data di consegna e data di caricazione).

Se nella polizza di carico non è indicata la data di consegna, per tale si presume fino a prova contraria la data di caricazione delle merci.

Se nella polizza ricevuto per l'imbarco non è indicata la data di consegna, o nella polizza di carico non è indicata quella di caricazione, per data di consegna o per data di caricazione, rispettivamente, si presume quella di emissione della polizza.

Art. 462.

(Natura, qualità e quantità delle merci).

Il vettore, ovvero il raccomandatario o il comandante della nave, che rilascia la polizza ricevuto per l'imbarco o la polizza di carico, ha facoltà di inserire in polizza le proprie riserve, quando non può eseguire in tutto o in parte una normale verifica delle indicazioni fornite dal caricatore sulla natura, qualità e quantità delle merci, nonchè sul numero dei colli e sulle marche di contrassegno.

In mancanza di riserve, la natura, la qualità e la quantità delle merci, nonchè il numero e le marche dei colli consegnati al vettore o imbarcati, si presumono fino a prova contraria conformi alle indicazioni della polizza.

Art. 463.

(Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco).

La polizza ricevuto per l'imbarco e la polizza di carico sono emesse in due originali.

L'originale ritenuto dal vettore è sottoscritto dal caricatore o da un suo rappresentante, non è trasferibile, e reca esplicita indicazione della non trasferibilità.

L'originale rilasciato al caricatore è sottoscritto dal vettore, ovvero dal raccomandatario o dal comandante della nave che emette la polizza, ed attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 467, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Art. 464.

(Forma e trasferimento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore).

L'originale della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco rilasciato al caricatore può essere al portatore, all'ordine o nominativo.

Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi.

Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della polizza nominativa non è richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, previsto negli articoli 2022 e seguenti del codice civile.

Art. 465.

(Duplicati della polizza).

Dell'originale della polizza ricevuto per l'imbarco o della polizza di carico rilasciato al caricatore possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati.

I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463.

I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicità menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Art. 466.

(Ordini di consegna).

Il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, quando ciò sia stato convenuto nel contratto di trasporto, sono tenuti ad emettere, dietro richiesta di chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo, ordini di consegna sul comandante della nave o sul raccomandatario, relativi a singole partite delle merci rappresentate dalla polizza ricevuto per l'imbarco o dalla polizza di carico.

In tal caso il vettore o il suo raccomandatario sono tenuti, all'atto dell'emissione degli ordini di consegna, a prenderne nota sull'originale trasferibile della polizza, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, e con l'apposizione della propria firma e di quella del richiedente; quando l'intero carico rappresentato dalla polizza sia frazionato fra i vari ordini di consegna, sono tenuti altresì a ritirare l'originale trasferibile della polizza.

Gli ordini di consegna emessi a norma dei comma precedenti attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463; possono essere al portatore, all'ordine o nominativi.

Agli ordini di consegna predetti si applicano, in quanto compatibili, le norme sull'emissione e la circolazione della polizza di carico.

Art. 467.

(Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci).

Il possessore dell'originale trasferibile della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco ovvero di un ordine di consegna è legittimato all'esercizio del diritto menzionato nel titolo, in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girate ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.

CAPO IV

Dei contratti di utilizzazione nella navigazione interna

Art. 468.

(Norme applicabili).

Ai contratti di utilizzazione delle navi addette alla navigazione interna si applicano le norme di questo titolo, in quanto gli usi speciali non dispongano diversamente.

TITOLO SECONDO

DELLA CONTRIBUZIONE ALLE AVARIE COMUNI

Art. 469.

(Avarie comuni).

Le spese e i danni direttamente prodotti dai provvedimenti ragionevolmente presi, a norma dell'articolo 302, dal comandante, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione, sono avarie comuni e vengono ripartiti fra tutti gli interessati alla spedizione stessa, sempre che il danno volontariamente prodotto non sia quello stesso che si sarebbe necessariamente verificato secondo il corso naturale degli eventi.

Art. 470.
(Formazione della massa creditoria).

Ciascuno dei danneggiati partecipa alla formazione della massa creditoria, e concorre alla ripartizione, per l'ammontare dei danni effettivamente incidenti sui suoi beni, come diretta conseguenza del provvedimento preso dal comandante, fatta eccezione per i danni che siano caduti su attrezzi e altri oggetti di corredo e di armamento della nave non descritti nell'inventario ovvero su provviste di bordo, su cose caricate clandestinamente o scientemente dichiarate dal caricatore in maniera inesatta, su cose caricate sopra coperta in viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento.

Art. 471.
(Spese eccezionali).

Per quanto concerne le spese eccezionali, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base della spesa sopportata, ovvero di quella che sarebbe stata sufficiente per la salvezza della spedizione e che con altra maggiore è stata sostituita.

A tali spese devono essere aggiunti gli interessi del prestito contratto per conseguire la somma necessaria, il maggior valore dovuto al proprietario delle cose allo stesso fine vendute, nonchè i premi di assicurazione relativi all'operazione.

Dalle spese devono invece esser dedotti gli eventuali miglioramenti apportati per differenza tra il nuovo e il vecchio nelle riparazioni effettuate.

Art. 472.
(Perdita del nolo).

Per quanto concerne i noli perduti, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base dell'ammontare lordo, fatta deduzione dei noli guadagnati per le merci caricate in sostituzione e delle spese che la perdita ha consentito di risparmiare.

Art. 473.
(Danni alla nave e al carico).

Per quanto concerne le perdite e i danni materiali apportati alla nave, al carico, e a qualsiasi altro bene partecipante alla spedizione, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base del valore che la cosa perduta o danneggiata avrebbe avuto al termine della spedizione, o, se si tratta di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo, cioè nel porto in cui viene scaricata l'ultima partita di carico presente a bordo all'atto del provvedimento volontario.

Da questo valore deve essere fatta peraltro deduzione: *a)* delle spese risparmiate in conseguenza del danno o della perdita; *b)* dei danni subiti anteriormente al provvedimento volontario; *c)* del valore residuo che sussiste o avrebbe potuto sussistere indipendentemente dai danni subiti dalle cose stesse successivamente al provvedimento volontario e per cause a questo estranee.

Il valore residuo, che deve essere dedotto dal danno ammesso nella massa creditoria ai sensi della lettera *c* del precedente comma, è determinato sulla base degli stessi criteri di valutazione del danno, ovvero sulla base di quanto anche prima è stato realizzato o sarebbe stato possibile realizzare mediante alienazione.

Art. 474.
(Spese del regolamento della contribuzione).

Nella massa creditoria sono ammesse anche le spese relative alle operazioni di liquidazione e di regolamento.

Art. 475.
(Formazione della massa debitoria).

Ciascuno degli interessati nella spedizione partecipa alla formazione della massa debitoria e contribuisce alla sopportazione dei danni e delle spese in ragione del valore dei beni per lui in rischio, fatta eccezione dei corredi dell'equipaggio e dei bagagli non registrati.

Art. 476.
(Contribuzione della nave e del carico).

Per quanto concerne la nave, il carico e qualsiasi altra cosa che si trovi a bordo, la partecipazione alla massa debitoria è determinata sulla base del valore effettivo o presumibile al termine del viaggio, o, se si tratta di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo.

Da tale valore deve essere fatta peraltro deduzione dei danni subiti indipendentemente dal provvedimento volontario, anteriormente o successivamente allo stesso, e delle spese che sono o sarebbero state risparmiate in caso di perdita delle cose medesime.

Art. 477.
(Contribuzione del nolo).

Per quanto concerne i noli relativi al viaggio, la partecipazione alla massa debitoria è determinata sulla base del loro effettivo ammontare, fatta deduzione delle spese che la loro perdita ha o avrebbe consentito di risparmiare.

Art. 478.
(Indicazioni del caricatore circa le merci).

Agli effetti della formazione così della massa creditoria come di quella debitoria, in caso di dichiarazione di valore fatta dal caricatore all'inizio del viaggio, si presume sino a prova contraria che il valore effettivo delle merci al termine della spedizione o al termine del viaggio contributivo corrisponda a quello dichiarato.

Ove il valore dichiarato risulti non corrispondente a quello effettivo, per la partecipazione alla massa creditoria è computato il valore più basso tra i due e per la partecipazione alla massa debitoria è invece computato quello tra i due più alto, a meno che venga provato che l'inesattezza della dichiarazione non fu scientemente commessa.

In caso di mancanza di dichiarazione del valore da parte del caricatore, sono assunte fino a prova contraria per base della determinazione del valore, le indicazioni inserite dal caricatore nella dichiarazione l'imbarco per quanto concerne la natura, la qualità e la quantità delle cose caricate.

Ove tali indicazioni risultino inesatte, si applica il disposto dell'articolo 470, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Art. 479.
(Ricupero di cose sacrificate posteriore al regolamento).

Se dopo la chiusura del regolamento contributorio, ma prima del pagamento delle quote di contribuzione, le cose sacrificate vengono in tutto o in parte ricuperate dai proprietari, il regolamento è riaperto per tener conto del valore delle cose ricuperate, a norma dell'articolo 473, lettera *c*, fatta deduzione delle spese sostenute per il ricupero.

Se il ricupero avviene dopo il pagamento delle quote di contribuzione, il valore delle cose ricuperate è ripartito fra tutti i contribuenti in ragione della quota contributiva di ciascuno. Tale valore è determinato alla stregua dei criteri di stima del riparto o sulla base di quanto sia stato comunque possibile realizzare mediante alienazione, fatta deduzione delle spese inerenti al ricupero e di quelle di trasporto a destino o al luogo di vendita effettiva.

Art. 480.
(Contribuzione per avarie comuni delle cose caricate sopra coperta).

I danni di avaria comunque prodotti alle cose caricate sopra coperta con o senza consenso del caricatore, nei viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento, sono ripartiti esclusivamente tra gli interessati nella spedizione per la nave e per le merci caricate sopra coperta.

Alla sopportazione, gli interessati per la nave contribuiscono in ragione di tutti i beni, ivi compresi i noli, per loro in rischio nel corso della spedizione; gli altri interessati in ragione del valore dei beni per ciascuno di essi in rischio sopra coperta e dell'ammontare dei noli relativi, quando questi siano per essi medesimi in rischio.

La valutazione dei danni ammessi nella massa creditoria, e la determinazione dei valori che costituiscono la massa debitoria, sono compiute secondo gli stessi criteri che regolano la partecipazione alle masse della contribuzione generale.

Art. 481.
Prescrizione).

L'azione per contribuzione alle avarie comuni si prescrive col decorso di un anno dal termine del viaggio della nave o, se trattasi di viaggio circolare, dal termine del viaggio contributivo.

TITOLO TERZO
DELLA RESPONSABILITÀ PER URTO DI NAVI

Art. 482.
(Urto fortuito o per causa dubbia).

Se l'urto è avvenuto per caso fortuito o forza maggiore, ovvero se non è possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti.

Art. 483.
(Urto per colpa unilaterale).

Se l'urto è avvenuto per colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni è a carico della nave in colpa.

Art. 484.
(Urto per colpa comune).

Se la colpa è comune a più navi, ciascuna di esse risponde in proporzione della gravità della propria colpa e dell'entità delle relative conseguenze. Tuttavia, nel caso che, per particolari circostanze, non si possa determinare la proporzione, il risarcimento è dovuto in parti uguali.

Al risarcimento dei danni derivati da morte o lesioni di persone le navi in colpa sono tenute solidalmente.

Art. 485.
(Obbligo di soccorso in caso di urto).

Avvenuto un urto fra navi, il comandante di ciascuna è tenuto a prestare soccorso alle altre, al loro equipaggio ed ai loro passeggeri, sempre che lo possa fare senza grave pericolo per la sua nave e per le persone che sono a bordo.

Il comandante è parimenti tenuto, nei limiti del possibile, a dare alle altre navi le notizie necessarie per l'identificazione della propria.

Art. 486.
(Rapporti contrattuali).

Salvo il disposto del secondo comma dell'articolo 484, le norme sulla responsabilità per danni da urto non si applicano ai rapporti di responsabilità che intercorrono tra persone vincolate da contratto di lavoro o di trosporto ovvero da altro contratto.

Art. 487.
(Prescrizione).

Il diritto al risarcimento dei danni cagionati da urto di navi si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui il danno si è prodotto.

Il diritto di rivalsa spettante alla nave che, ai sensi dell'articolo 484, abbia versato l'intero risarcimento si prescrive col decorso di un anno dal giorno del pagamento.

Art. 488.
(Danni non derivanti da collisione materiale).

Le disposizioni che precedono si applicano ai danni prodotti per spostamento di acqua od altra causa analoga, da una nave ad un'altra e alle persone o alle cose che sono a bordo di questa, anche se non vi è stata collisione materiale.

TITOLO QUARTO
DELL'ASSISTENZA E SALVATAGGIO DEL RICUPERO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI

CAPO I.
Dell'assistenza e del salvataggio

Art. 489.
(Obbligo di assistenza).

L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e dei suoi

passeggeri, oltre che nel caso previsto nell'articolo 485, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di nave, in corso di viaggio o pronta a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto nelle circostanze e nei limiti predetti ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Art. 490.

(Obbligo di salvataggio).

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo.

È del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi.

Art. 491.

(Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile).

L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonchè, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dalla nave soccorritrice, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se la nave è armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso; nonchè del pericolo in cui versavano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi.

Art. 492.

(Indennità e compenso per salvataggio di cose).

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, dà diritto, nei limiti stabiliti nell'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

Art. 493.

(Indennità e compenso per salvataggio di persone).

Il salvataggio di persone dà diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 941.

Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, il salvataggio di persone che abbia conseguito un risultato utile dà inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese, e nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonchè del pericolo in cui versano le persone salvate.

Art. 494.

(Efficacia della determinazione convenzionale del compenso).

La determinazione del compenso, fatta per accordo o mediante arbitrato, non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

Art. 495.

(Concorso di operazioni e concorso di soccorritori).

Quando da una stessa nave vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e salvataggio di cose o di persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, l'ammontare dei danni e delle spese incontrate viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più navi, ovvero navi ed aeromobili, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'articolo 970.

Art. 496.

(Ripartizione del compenso).

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando la nave non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'armatore e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

Art. 497.

(Incidenza della spesa per le indennità e il compenso).

La spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

Art. 498.

(Navi dello stesso proprietario od armatore).

Le disposizioni che precedono si applicano, per quanto è possibile, anche se la nave soccorritrice e la nave assistita o salvata appartengono allo stesso proprietario o sono armate dallo stesso armatore.

Art. 499.
(Azione dell'equipaggio).

Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

Art. 500.
(Prescrizione).

Il diritto alle indennità e al compenso di assistenza o di salvataggio si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

CAPO II
Del ricupero

Art. 501.
(Assunzione del ricupero).

Salvo in ogni tempo il diritto dei proprietari di provvedervi direttamente, nel concorso di più persone che, avvalendosi di mezzi nautici, intendano assumere il ricupero di una nave o di un aeromobile naufragati o di altri relitti della navigazione, è preferito chi, avendo identificato il relitto, ne abbia fatto per primo denuncia all'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, purchè entro l'anno dall'identificazione egli abbia iniziato le operazioni di ricupero senza successivamente sospenderle per un periodo superiore a un anno.

Art. 502.
(Obblighi del ricuperatore).

Intrapreso il ricupero, le operazioni relative non possono essere sospese o abbandonate senza giustificato motivo, quando ne possa derivare un danno per il proprietario del relitto.

Entro dieci giorni dall'approdo della nave che ha compiuto il ricupero, le cose ricuperate devono essere consegnate al proprietario, o, se questi sia ignoto al ricuperatore, alla più vicina autorità preposta alla navigazione marittima o interna.

Art. 503.
(Indennità e compenso).

Il ricupero, quando siano stati adempiuti gli obblighi relativi alla consegna delle cose ricuperate, dà diritto, entro i limiti del valore delle cose medesime, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese nonchè a un compenso stabilito in ragione del valore delle cose ricuperate, degli sforzi compiuti e dei rischi corsi, del valore dei mezzi e dei materiali impiegati e, se la nave è armata ed equipaggiata allo scopo di operare ricuperi, delle spese generali dell'impresa.

Per la determinazione e la ripartizione del compenso si applicano le norme degli articoli 492, 494, 496.

Art. 504.
(Ricupero senza mezzi nautici).

Nel concorso di più persone che intendano assumere il ricupero di relitti, per il quale non siano necessari mezzi nautici, si applica il disposto dell'articolo 501.

Il ricuperatore ha gli obblighi e i diritti stabiliti dagli articoli 502, 503; la consegna delle cose ricuperate deve essere fatta entro dieci giorni dal compimento delle operazioni.

In mancanza di accordo tra gli interessati, il compenso è ripartito, tra le persone che hanno cooperato al ricupero, dall'autorità indicata nell'articolo 502, in relazione alle fatiche compiute e ai rischi corsi da ciascuno.

Art. 505.
(Ricupero operato dal comandante della nave naufragata).

Fermo per il rimanente il disposto degli articoli 501, 504 primo comma, in ogni caso è preferito il comandante della nave, che, subito dopo il naufragio, dichiari di costituirsi capo ricuperatore.

Il compenso del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio, che hanno cooperato al ricupero, è fissato, in mancanza di accordo con l'armatore, dall'autorità indicata nell'articolo 502 o dall'autorità consolare, in relazione al valore delle cose ricuperate, alle fatiche compiute e ai rischi corsi.

Art. 506.
(Intervento dell'autorità marittima).

Il capo del compartimento nelle cui acque il ricupero viene effettuato, quando abbia conoscenza di un delitto commesso dal ricuperatore sulle cose ricuperate o sui materiali impiegati, oltre a prendere i provvedimenti del caso, ove lo ritenga opportuno assume il ricupero.

Art. 507.
(Ricupero operato dall'autorità marittima).

Fermo il disposto degli articoli 72, 73 e dell'articolo precedente, il ricupero di navi sommerse o di altri relitti nelle acque del Regno può, se ne è prevedibile un utile risultato, essere assunto dall'autorità marittima, quando i proprietari delle cose non intendano provvedervi direttamente o non intendano proseguire il ricupero iniziato.

Si considera a tale effetto che i proprietari non intendono assumere o proseguire il ricupero quando non ne abbiano fatto dichiarazione entro sessanta giorni dallo avviso a tal fine pubblicato dall'autorità marittima nei modi stabiliti dal regolamento o non abbiano iniziato le operazioni nel termine assegnato, ovvero quando non abbiano ripreso le operazioni sospese entro sessanta giorni dall'invito dell'autorità. Tuttavia il ricupero può in ogni tempo essere assunto dai proprietarii, previo rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione.

Quando si tratti di nave straniera, l'autorità marittima, prima di iniziare il ricupero, ne dà altresì notizia al console dello Stato di cui la nave batteva la bandiera, affinchè il console stesso possa, ove lo ritenga opportuno, provvedere direttamente al ricupero.

Art. 508.
(Custodia e vendita delle cose ricuperate).

L'autorità che assume il ricupero o che, a norma dell'articolo 502, riceve in consegna le cose ricuperate, provvede alla custodia delle cose medesime.

Durante le operazioni di ricupero l'autorità predetta può procedere, secondo le norme stabilite dal regolamento, alla vendita delle cose, quando non ne sia pos-

sibile o utile la conservazione, ovvero quando ciò sia necessario per coprire le spese del ricupero eseguito d'ufficio.

Compiute le operazioni, quando il proprietario non curi di ritirare le cose ricuperate entro il termine prefissogli dall'autorità o non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato dall'autorità medesima nel caso in cui il proprietario sia ignoto, l'autorità procede alla vendita e deposita presso un pubblico istituto di credito la somma relativa, al netto delle spese incontrate per il ricupero d'ufficio ovvero delle indennità e del compenso spettanti al ricuperatore, nonchè delle spese di custodia.

Se entro due anni dal deposito gli interessati non hanno fatto valere i propri diritti, ovvero se le domande proposte sono state respinte con sentenza passata in giudicato, la somma residua è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara o alle casse di soccorso per il personale della navigazione interna.

Art. 509.
(Prescrizione).

Il diritto alle indennità e al compenso di ricupero si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

CAPO III
Del ritrovamento di relitti di mare

Art. 510.
(Diritti ed obblighi del ritrovatore).

Chi trova fortuitamente relitti in mare, o dal mare rigettati in località del demanio marittimo, entro tre giorni dal ritrovamento, o dall'approdo della nave se il ritrovamento è avvenuto in corso di navigazione deve farne denuncia all'autorità marittima più vicina e, quando sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o, se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, all'autorità predetta.

Il ritrovatore, che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle spese e a un premio pari alla terza parte del valore delle cose ritrovate, se il ritrovamento è avvenuto in mare, ovvero alla decima parte fino alle diecimila lire di valore e alla ventesima per il sovrappiù, se il ritrovamento è avvenuto in località del demanio marittimo.

Art. 511.
(Custodia e vendita delle cose ritrovate).

Per la custodia delle cose ritrovate, per la vendita delle medesime e per la devoluzione delle somme ricavate si applica il disposto dell'articolo 508.

Tuttavia gli oggetti di interesse artistico, storico, archeologico o etnografico, nonchè le armi, le munizioni e gli apparecchi militari, quando il proprietario non curi di ritirarli, ovvero non si presenti nei termini indicati nel terzo comma del predetto articolo, sono devoluti allo Stato, salvo in ogni caso il diritto del ritrovatore all'indennità ed al compenso stabiliti nell'articolo precedente.

Art. 512.
(Cetacei arenati).

I cetacei arenati sul litorale del Regno appartengono allo Stato.

Il ritrovatore, che ne abbia fatto denuncia all'autorità marittima entro tre giorni dal ritrovamento, ha diritto a un premio pari alla ventesima parte del valore del cetaceo.

Art. 513.
(Prescrizione).

Il diritto al rimborso delle spese e al premio si prescrive col decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

TITOLO QUINTO
DELLE ASSICURAZIONI

Art. 514.
(Rischio putativo).

Se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto, l'assicurazione è nulla quando la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro è pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione.

Si presume, fino a prova contraria, che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti.

L'assicuratore, che non sia a conoscenza dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese; ha diritto invece all'intero premio convenuto se dimostra una tale conoscenza da parte dell'assicurato.

Art. 515.
(Assicurazione della nave).

L'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze. Possono altresì esservi comprese le spese di armamento e equipaggiamento della nave.

Nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima.

Art. 516.
(Assicurazione delle merci).

L'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione. Se tale valore non può essere accertato, il valore assicurabile è dato dal prezzo delle merci nel luogo ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonchè delle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione.

Art. 517.
(Circolazione dell'assicurazione delle merci).

In caso di cambiamento della persona dell'assicurato, l'assicurazione delle merci continua a favore del nuovo assicurato, senza che alcun avviso del muta-

mento debba essere dato all'assicuratore; e tanto quest'ultimo quanto il nuovo assicurato non possono, a cagione del mutamento, disdire il contratto.

Art. 518.
(Assicurazione dei profitti sperati sulle merci).

L'assicurazione dei profitti sperati sulle merci copre il maggior valore commerciale, che, al momento della conclusione dell'assicurazione, può prevedersi avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione, dedotte le spese di trasporto e quelle di assicurazione.

All'assicurazione dei profitti sperati sulle merci si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci.

Art. 519.
(Assicurazione del nolo da guadagnare).

L'assicurazione del nolo lordo da guadagnare copre il nolo per l'intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave.

L'assicurazione del nolo netto copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo.

In mancanza di diverso patto, si presume assicurato il nolo lordo.

All'assicurazione del nolo da guadagnare si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione della nave.

Art. 520.
(Assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento).

All'assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci, se trattasi di corrispettivo di un trasporto; quelle dettate per l'assicurazione della nave, se trattasi di corrispettivo di un noleggio o di una locazione.

Art. 521.
(Rischi della navigazione).

Sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione.

Art. 522.
(Aggravamento del rischio).

Salvo patto contrario, l'assicuratore non risponde se, per fatto dell'assicurato, il rischio viene trasformato o aggravato in modo tale che, se il nuovo stato di cose fosse esistito e fosse stato conosciuto dall'assicuratore al momento della conclusione del contratto, l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non l'avrebbe dato alle medesime condizioni.

Tuttavia l'assicuratore risponde se il mutamento o l'aggravamento del rischio è stato determinato da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore, ovvero dipende da un evento per il quale l'assicuratore medesimo risponde, ovvero non ha influito sull'avvenimento del sinistro o sulla misura dell'indennità in conseguenza di questo dovuta dall'assicuratore.

Art. 523.
(Cambiamento di via, di viaggio o di nave).

L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende da cambiamento forzato di via o di viaggio. E' considerato cambiamento forzato di via anche la deviazione che la nave fa per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile ovvero di persone in pericolo.

Nel caso di cambiamento di via o di viaggio, proveniente da fatto dell'assicurato, l'assicuratore risponde solo se il sinistro si verifica durante il percorso coperto dall'assicurazione, a meno che provi che il cambiamento ha influito sull'avvenimento del sinistro medesimo.

Nell'assicurazione delle merci l'assicuratore non risponde, se le merci sono caricate su nave diversa da quella indicata nella polizza. Se la polizza non contiene l'indicazione della nave, l'assicurato deve, appena ne viene a conoscenza, comunicare all'assicuratore il nome della nave sulla quale le merci sono caricate, a meno che non si tratti di spedizione su navi di linea. Ove l'assicurato non adempia a tale obbligo l'assicuratore è liberato.

Art. 524.
(Colpa e dolo dell'equipaggio).

L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende in tutto od in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purchè vi sia rimasto estraneo l'assicurato. Tuttavia, se l'assicurato è anche comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo.

Nell'assicurazione delle merci, l'assicuratore risponde altresì del dolo del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio.

Art. 525.
(Vizio occulto della nave).

L'assicuratore della nave risponde dei danni e delle perdite dovute a vizio occulto della nave, a meno che provi che il vizio poteva essere scoperto dall'assicurato con la normale diligenza.

Art. 526.
(Contribuzione in avaria comune).

L'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune.

Art. 527.
(Ricorso di terzi danneggiati da urto).

L'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'armatore per ricorso di terzi danneggiati da urto della nave con altra nave o con aeromobile ovvero contro opere di porti e di vie navigabili o contro corpi galleggianti o fissi.

Negli stessi limiti sono a carico dell'assicuratore le spese sostenute dall'assicuratore per resistere, con il consenso dell'assicuratore medesimo, alle pretese del terzo.

Quando la nave è totalmente perduta o il suo valore, al momento in cui è richiesta la limitazione del debito dell'armatore, è inferiore al minimo previsto nell'articolo 276, l'assicuratore della nave risponde sino a

concorrenza di tale minimo, anche se l'ammontare complessivo del minimo stesso e dell'indennità, spettante all'assicurato per danni materiali sofferti dalla nave, supera il valore assicurabile di quest'ultima.

Art. 528.

(Rischio nell'assicurazione dei profitti sperati sulle merci).

L'assicuratore dei profitti sperati sulle merci risponde del felice arrivo delle merci a destinazione.

Art. 529.

(Rischio nell'assicurazione del nolo da guadagnare).

L'assicuratore del nolo da guadagnare risponde della perdita totale o parziale del diritto del noleggiante al nolo, conseguente al verificarsi di un sinistro della navigazione.

Art. 530.

(Durata dell'assicurazione della nave a tempo).

L'assicurazione della nave, stipulata a tempo, ha effetto dalle ore ventiquattro del giorno della conclusione del contratto alle ore ventiquattro del giorno stabilito dal contratto medesimo. Per il calcolo del tempo deve aversi riguardo al luogo dove l'assicurazione è stata conclusa.

L'assicurazione, scaduta in corso di viaggio, è prorogata di diritto sino alle ore ventiquattro del giorno in cui la nave è ancorata od ormeggiata nel luogo di ultima destinazione, ma l'assicurato deve pagare per la durata del prolungamento un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

Art. 531.

(Durata dell'assicurazione della nave a viaggio).

L'assicurazione della nave, stipulata a viaggio, ha effetto dal momento in cui la nave inizia l'imbarco delle merci o, in mancanza di carico, dal momento in cui muove dal porto di partenza, al momento in cui la nave è ancorata od ormeggiata a destinazione o, se sbarca merci, al compimento della scaricazione, ma non oltre il ventesimo giorno dall'arrivo.

Se entro tale ultimo termine la nave imbarca merci per un nuovo viaggio, per il quale la nave stessa è stata assicurata, la precedente assicurazione cessa col cominciare della nuova caricazione.

L'assicurazione, stipulata a viaggio cominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 532.

(Durata dell'assicurazione delle merci).

L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci lasciano terra per essere caricate sulla nave, che ne deve eseguire il trasporto, a quello dello sbarco delle merci stesse nel luogo di destinazione.

Qualora lo sbarco venga protratto oltre trenta giorni dall'arrivo nel luogo di destinazione, indipendentemente da quarantena o da forza maggiore, l'assicurazione ha termine con lo spirare del trentesimo giorno.

In ogni caso, la giacenza delle merci su galleggianti nei luoghi di caricazione e di destinazione è compresa nell'assicurazione solo in quanto necessaria per le operazioni di imbarco e di sbarco e comunque per la durata massima di quindici giorni.

L'assicurazione, stipulata a viaggio incominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 533.

(Avviso del sinistro).

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 1913 del codice civile, nell'assicurazione delle merci l'assicuratore ha l'obbligo di avviso anche quando la nave è stata dichiarata inabile alla navigazione, sebbene le merci non abbiano sofferto danno per l'avvenuto sinistro.

Art. 534.

(Obbligo di evitare o diminuire il danno).

Il comandante della nave, l'assicurato e i suoi dipendenti e preposti devono fare quanto è loro possibile per evitare o diminuire il danno.

In deroga all'articolo 1914, secondo comma, del codice civile le parti possono pattuire che le spese per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese medesime sono state fatte inconsideratamente.

Art. 535.

(Differenza tra il nuovo e il vecchio).

Nel calcolo dell'indennità per danni materiali sofferti dalla nave si computa il beneficio derivante all'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio.

Art. 536.

(Danni di avaria comune).

L'assicuratore deve risarcire, per il loro intero ammontare nei limiti del contratto, i danni e le spese prodotte da un atto di avaria comune, salva, nel caso che tali danni o spese siano ammessi a contribuzione, la facoltà di surrogarsi allo assicurato nei diritti a quest'ultimo spettanti verso gli altri partecipanti alla spedizione.

Art. 537.

(Indennità per contributi di avaria comune).

Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per contributi di avaria comune a carico dell'assicurato, si assume come valore assicurabile il valore contributivo della cosa, in ordine alla quale l'assicurazione è stata stipulata. A tale valore deve farsi riferimento anche quando il valore assicurabile della cosa è stato oggetto di stima.

L'ammontare del danno da risarcire è dato dalla quota di contribuzione posta a carico dell'assicurato dal regolamento d'avaria, purchè dell'inizio del procedimento di liquidazione sia stato dato avviso all'assicuratore, prima dell'adunanza di discussione di cui all'articolo 614 o della stipula del chirografo d'avaria, in modo che l'assicuratore medesimo possa intervenire nel procedimento stesso.

Art. 538.
(Indennità per ricorso di terzi danneggiati da urto).

Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per ricorso di terzi, danneggiati da urto, contro l'armatore, si assume come valore assicurabile il valore della nave determinato a sensi dell'articolo 515, o, se si tratta di assicurazione del nolo da guadagnare, il nolo del viaggio per il suo ammontare lordo.

Art. 539.
(Sinistri successivi).

Se le cose assicurate subiscono, durante il tempo dell'assicurazione, più sinistri successivi, si devono computare nell'indennità, anche in caso di abbandono, le somme che sono state pagate all'assicurato, o che gli sono dovute per sinistri precedenti, avvenuti nel corso dello stesso viaggio.

Art. 540.
(Abbandono della nave).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando la nave è perduta, o è divenuta assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, ovvero quando mancano sul posto i mezzi di riparazione necessari, nè la nave può, anche mediante alleggerimento o rimorchio, recarsi in un porto ove siano tali mezzi, nè procurarseli facendone richiesta altrove;

b) quando la nave si presume perita;

c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni materali subìti dalla nave raggiunge i tre quarti del suo valore assicurabile.

Art. 541.
(Abbandono delle merci).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale, nei seguenti casi:

a) quando le merci sono totalmente perdute;

b) quando la nave si presume perita;

c) quando nei casi previsti nella lettera *a* dell'articolo precedente, dalla data della perdita o della innavigabilità della nave sono trascorsi tre mesi per le merci deperibili o sei mesi per quelle non deperibili senza che le stesse siano state ricuperate ed imbarcate per la prosecuzione del viaggio;

d) quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

Art. 542.
(Abbandono del nolo).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare al momento del sinistro ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando il diritto al nolo è totalmente perduto per l'assicurato;

b) quando la nave si presume perita.

Art. 543.
(Forma e termini della dichiarazione di abbandono).

L'abbandono deve essere dichiarato per iscritto all'assicuratore nel termine di due mesi ovvero, se il sinistro è avvenuto fuori d'Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, di quattro mesi dalla data del sinistro o da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia. In caso di presunzione di perdita il termine è di due mesi e decorre dal giorno in cui la nave è stata cancellata dal registro d'iscrizione. Se l'abbandono ha per oggetto la nave, la dichiarazione deve essere fatta nella forma prescritta nell'articolo 249 e resa pubblica ai sensi degli articoli 250 e seguenti. Tuttavia se nel sinistro è andato perduto l'atto di nazionalità, la pubblicazione è compiuta con la trascrizione nella matricola.

La dichiarazione di abbandono quando ha per oggetto la nave deve essere notificata all'assicuratore, in ogni altro caso deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore medesimo con lettera raccomandata.

Trascorso i termini di cui al primo comma, l'assicurato può esercitare soltanto l'azione di avaria.

Art. 544.
(Comunicazioni da farsi dall'assicurato nel dichiarare l'abbandono).

Nel dichiarare l'abbandono, l'assicurato deve comunicare all'assicuratore se sulle cose abbandonate sono state fatte od ordinate altre assicurazioni, ovvero gravano diritti reali o di garanzia.

In mancanza, l'assicuratore è tenuto ad effettuare il pagamento dell'indennità solo dal momento nel quale tali indicazioni gli vengono fornite dall'assicurato.

In caso di comunicazioni false o scientemente inesatte, l'assicurato perde ogni diritto derivante dal contratto d'assicurazione.

Art. 545.
(Oggetto dell'abbandono).

L'abbandono delle cose assicurate deve essere fatto senza condizioni.

Esso deve comprendere tutte le cose in rischio per l'assicuratore al momento del sinistro, che dà luogo all'abbandono, ed i diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso terzi.

Se l'assicurazione non copre l'intero valore assicurabile della cosa, l'abbandono è limitato ad una parte della cosa stessa, proporzionale alla somma assicurata.

Art. 546.
(Effetti dell'abbandono).

Se la validità dell'abbandono non è stata contestata entro trenta giorni da quello nel quale la dichiarazione di abbandono è stata portata a conoscenza dell'assicuratore, ovvero se la validità dell'abbandono è stata giudizialmente riconosciuta, l'assicurato ha diritto a percepire l'indennità per perdita totale.

La proprietà delle cose abbandonate ed i diritti indicati nell'articolo precedente si trasferiscono all'assicuratore dal giorno in cui gli è stata portata a conoscenza la dichiarazione d'abbandono, a meno che, nel termine di dieci giorni da quello nel quale la validità

dell'abbandono è divenuta incontestabile a norma del comma precedente, l'assicuratore dichiari all'assicurato di non volerne profittare.

La dichiarazione dell'assicuratore deve essere fatta, pubblicata e portata a conoscenza dell'assicurato nelle forme richieste dall'articolo 543 per la dichiarazione di abbandono.

Art. 547.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno.

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 2952 del codice civile, per la prescrizione del diritto al risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore, il termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione.

L'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità, mediante abbandono delle cose assicurate, interrompe la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità d'avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro.

TITOLO SESTO
DEI PRIVILEGI E DELLA IPOTECA

CAPO I.
Dei privilegi

SEZIONE I. — *Disposizioni generali*

Art. 548.
(Preferenza dei privilegi).

I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti a ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 549.
(Privilegi sugli avanzi delle cose).

In caso di deterioramento o diminuzione della cosa sulla quale esiste il privilegio, questo si esercita su ciò che avanza ovvero viene salvato o ricuperato.

Art. 550.
(Surrogazione del creditore perdente).

Il creditore che ha privilegio sopra una o più cose, qualora si trovi perdente per essersi in tutto o in parte soddisfatto sul loro prezzo un creditore il cui privilegio, di grado superiore, si estenda ad altre cose dello stesso debitore, può surrogarsi nel privilegio spettante al creditore soddisfatto, con preferenza sui creditori aventi privilegio di grado inferiore.

Lo stesso diritto spetta ai creditori perdenti in seguito alla detta surrogazione.

Art. 551.
(Trasferimento del privilegio).

Il trasferimento del credito privilegiato produce anche il trasferimento del privilegio.

SEZIONE II. — *Dei privilegi sulla nave e sul nolo,*

Art. 552.
(Privilegi sulla nave e sul nolo).

Sono privilegiati sulla nave, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze della nave e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulla nave o per il processo di esecuzione; i diritti di ancoraggio, di faro, di porto e gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di pilotaggio; le spese di custodia e di conservazione della nave dopo l'entrata nell'ultimo porto;

2° i crediti derivanti dal contratto di arruolamento o di lavoro del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio;

3° i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione della marina mercantile o della navigazione interna ovvero dall'autorità consolare per il mantenimento ed il rimpatrio d componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatorii dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per la gente di mare e per il personale della navigazione interna;

4° le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione della nave alle avarie comuni;

5° le indennità per urto o per altri sinistri della navigazione, e quelle per danni alle opere dei porti, bacini e vie navigabili; le indennità per morte o per lesioni ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdite o avarie del carico o del bagaglio;

6° i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite in virtù dei suoi poteri legali dal comandante, anche quando sia armatore della nave, per le esigenze della conservazione della nave ovvero per la continuazione del viaggio.

Art. 553.
(Surrogazione dell'indennità alla nave e al nolo).

Se la nave è perita o deteriorata o il nolo è in tutto o in parte perduto, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente:

a) le indennità per danni materiali sofferti dalla nave e non riparati o per perdita di nolo;

b) le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni sofferte dalla nave, in quanto queste costituiscano danni materiali non riparati ovvero perdite di nolo;

c) le indennità e i compensi per assistenza prestata fino al termine del viaggio, dedotte le somme attribuite alle persone al servizio della nave.

Non sono invece vincolati al pagamento dei crediti privilegiati le indennità di assicurazione, nè i premi, le sovvenzioni o altri sussidi dello Stato.

Art. 554.
(Estensione del privilegio sul nolo a favore dell'equipaggio).

Il privilegio stabilito a favore dell'equipaggio si estende a tutti i noli dovuti per i viaggi eseguiti nel corso di uno stesso contratto di arruolamento o di lavoro.

Art. 555.
(Concorso di privilegi relativi a più viaggi).

I crediti privilegiati dell'ultimo viaggio sono preferiti a quelli dei viaggi precedenti.

Tuttavia i crediti derivanti da un unico contratto di arruolamento o di lavoro comprendente più viaggi concorrono tutti nello stesso grado con i crediti dell'ultimo viaggio.

Art. 556.
(Graduazione dei privilegi).

I crediti relativi ad un medesimo viaggio sono privilegiati nell'ordine in cui sono collocati nell'articolo 552.

I crediti compresi in ciascuno dei numeri dell'articolo 552 concorrono fra loro, in caso di insufficienza del prezzo, in proporzione del loro ammontare.

Tuttavia, nel caso indicato dal comma precedente, le indennità per danni alle persone, previste nel numero 5 di detto articolo, hanno preferenza sulle indennità per danni alle cose, nello stesso numero previste.

I crediti indicati nei numeri 4 e 6, in ciascuna delle rispettive categorie, sono graduati con preferenza nell'ordine inverso delle date in cui sono sorti.

I crediti dipendenti dal medesimo avvenimento si reputano sorti contemporaneamente.

Art. 557.
(Esercizio del privilegio sulla nave e sul nolo).

I crediti privilegiati seguono la nave presso il terzo proprietario.

Il privilegio sul nolo può essere esercitato finchè il nolo è dovuto ovvero la somma si trova presso il comandante o il raccomandatario.

Art. 558.
(Estinzione dei privilegi).

I privilegi si estinguono, oltre che per la estinzione del credito, con lo spirare del termine di un anno, ad eccezione di quelli riguardanti i crediti indicati nell'articolo 552, n. 6, i quali si estinguono alla scadenza del termine di centottanta giorni.

Il termine decorre per i privilegi dei crediti per assistenza o salvataggio dal giorno in cui le operazioni sono terminate; per i privilegi delle indennità dovute in seguito ad urto o ad altri sinistri nonchè di quelle per lesioni personali, dal giorno in cui il danno è stato prodotto; per il privilegio relativo alla perdita o alle avarie del carico o dei bagagli, dal giorno della riconsegna o da quello in cui la riconsegna avrebbe dovuto aver luogo; per il privilegio dei crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante per la conservazione della nave o per la continuazione del viaggio, dal giorno in cui il credito è sorto; per il privilegio derivante dal contratto di arruolamento o di lavoro dal giorno dello sbarco del componente dell'equipaggio nel porto di assunzione, successivamente all'estinzione del contratto. In tutti gli altri casi, il termine decorre dal giorno della esigibilità del credito.

La facoltà di chiedere anticipi o acconti non ha per effetto di far considerare come esigibili i crediti di cui al n. 2 dell'articolo 552.

I termini suddetti sono sospesi finchè la nave gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali del Regno; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito è sorto.

Art. 559.
(Altre cause d'estinzione dei privilegi).

I privilegi sulla nave si estinguono altresì:

a) con il decreto di cui all'articolo 664 nel caso di vendita giudiziale della nave;

b) col decorso del termine di sessanta giorni nel caso di alienazione volontaria.

Questo termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave si trova al tempo della trascrizione nella circoscrizione dell'ufficio in cui è inscritta, e dalla data del suo ritorno nella detta circoscrizione, se la trascrizione dell'alienazione è fatta quando la nave è già partita.

Art. 560.
(Nave esercitata da armatore non proprietario).

Le disposizioni di questo capo non si applicano nel caso che la nave sia esercitata da un armatore non proprietario, che ne abbia acquistata la disponibilità in seguito ad un atto illecito, quando il creditore sia di ciò a conoscenza.

SEZIONE III. — *Dei privilegi sulle cose caricate*

Art. 561.
(Privilegi sulle cose caricate).

Sono privilegiati sulle cose caricate:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;

2° i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di scaricazione;

3° le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni;

4° i crediti derivanti da contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione, e il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate;

5° le somme di capitale e di interessi dovute per le obbligazioni contratte dal comandante sul carico nei casi previsti nell'articolo 307.

I crediti indicati nei numeri precedenti sono preferiti a quelli garantiti da pegno sulle cose caricate.

Art. 562.
(Surrogazione delle indennità alle cose caricate).

Se le cose caricate sono perite o deteriorate, le somme dovute per indennità della perdita o delle avarie, comprese quelle dovute dagli assicuratori, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nel l'articolo precedente, a meno che le somme medesime vengano impiegate per riparare la perdita o le avarie.

Art. 563.
(Graduazione e concorso dei privilegi).

I crediti privilegiati sulle cose caricate prendono grado nell'ordine nel quale sono collocati nell'articolo 561.

I crediti indicati nei numeri 3 e 5 sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date nelle quali sono sorti.

I crediti indicati negli altri numeri sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date solo quando sono sorti in porti diversi.

Art. 564.
(Estinzione dei privilegi).

I privilegi sulle cose caricate si estinguono se il creditore non intima opposizione al comandante ovvero non esercita l'azione entro quindici giorni dalla scaricazione e prima che le cose scaricate siano passate legittimamente a terzi.

CAPO II
Della ipoteca

Art. 565.
(Concessione d'ipoteca su nave).

Sulla nave può solo concedersi ipoteca volontaria.

La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli elementi di individuazione della nave.

Art. 566.
(Ipoteca su nave in costruzione).

L'ipoteca può essere concessa anche su nave in costruzione. Essa può essere validamente trascritta dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle navi in costruzione.

Art. 567.
(Pubblicità dell'ipoteca).

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca su nave o su carati di nave deve essere resa pubblica mediante trascrizione nella matricola e annotazione sull'atto di nazionalità se trattasi di nave maggiore, e mediante trascrizione nel registro di iscrizione se trattasi di nave minore o di galleggiante.

L'ipoteca su nave in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione.

Art. 568.
(Ufficio competente).

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, o a quello presso il quale è tenuto il registro delle navi in costruzione.

Tuttavia per le navi maggiori la pubblicità può essere richiesta alle autorità indicate nell'articolo 251.

Art. 569.
(Documenti per la pubblicità dell'ipoteca).

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 2839 del codice civile.

La nota deve enunciare:

a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli articoli 2831, 2839, n. 1, del codice civile;

b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;

c) la indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;

d) l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione;

e) gli interessi e le annualità che il credito produce;

f) il tempo dell'esigibilità;

g) gli elementi di individuazione della nave.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perchè su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perchè la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

Art. 570.
(Esecuzione della pubblicità).

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi stabiliti nell'articolo 256.

Art. 571.
(Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti nonchè in caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, si applica il disposto dell'articolo 257.

Art. 572.
(Surrogazione dell'indennità alla nave).

Se la nave è perita o deteriorata, sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari, a meno che non vengano impiegate per riparare le avarie sofferte dalla nave;

a) le indennità spettanti al proprietario per danni sofferti dalla nave;

b) le somme dovute al proprietario per contribuzione alle avarie comuni sofferte dalla nave;

c) le indennità spettanti al proprietario per assistenza o salvataggio, quando l'assistenza o il salvataggio abbiano avuto luogo dopo la trascrizione dell'ipoteca e le somme non siano riscosse dal proprietario prima del pignoramento della nave;

d) le indennità di assicurazione.

Art. 573.
(Estensione dell'ipoteca al nolo).

L'ipoteca non si estende al nolo se ciò non è stato espressamente convenuto.

Art. 574.
(Grado dell'ipoteca).

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione del registro di iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 575.
(Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi).

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati nell'articolo 552 ed è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 576.
(Collocazione degli interessi).

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 2855 del codice civile, la collocazione degli interessi del credito ipotecario, di cui al secondo comma del predetto articolo, è limitata all'annata anteriore ed a quella in corso al giorno del pignoramento della nave. Tuttavia le parti possono convenire che la collocazione si estende ad un'altra sola annualità d'interessi.

Art. 577.
(Prescrizione).

I diritti derivanti dalla concessione di ipoteca si prescrivono con il decorso di due anni dalla scadenza dell'obbligazione.

LIBRO QUARTO
DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO PRIMO
DELL'ISTRUZIONE PREVENTIVA

Art. 578.
(Inchiesta sommaria).

Quando giunga notizia di un sinistro, l'autorità marittima o consolare deve procedere a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, e prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

Competente è l'autorità del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi, o, se la nave è andata perduta e tutte le persone imbarcate sono perite, l'autorità del luogo nel quale si è avuta la prima notizia del fatto.

Nei luoghi ove non esistono autorità marittime, l'autorità doganale compie le prime indagini e prende provvedimenti opportuni, dandone immediato avviso all'autorità marittima più vicina.

Dei rilievi fatti, dei provvedimenti presi per conservare le tracce dell'avvenimento, nonchè delle indagini eseguite è compilato processo verbale, del quale l'autorità inquirente, se non è competente a disporre l'inchiesta formale, trasmette copia all'autorità, che di tale competenza è investita.

Art. 579.
(Inchiesta formale).

L'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro è disposta dal direttore marittimo o dall'autorità consolare competenti, ad istanza degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano, e deve essere disposta d'ufficio se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa.

Se l'autorità competente ritiene di non disporre d'ufficio l'inchiesta, fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria, che trasmette al ministro per le comunicazioni.

L'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave che batte bandiera straniera.

Art. 580.
(Autorità competente).

La competenza è determinata dal luogo del sinistro, se avvenuto nel mare territoriale, e, altrimenti dal luogo di primo approdo della nave danneggiata o da quello d'arrivo della maggior parte dei naufraghi.

Il ministro per le comunicazioni designa la commissione competente, nel caso in cui si sia perduta la nave e tutte le persone imbarcate siano perite, ovvero se l'autorità consolare abbia trasmesso il processo verbale di inchiesta sommaria, con dichiarazione dell'impedimento a costituire la commissione inquirente.

Il ministro stesso ha facoltà di affidare le inchieste formali a commissioni speciali, nonchè di sottoporre a revisione quelle compiute nella forma ordinaria.

Art. 581.
(Svolgimento dell'inchiesta).

L'inchiesta formale è eseguita dalla commissione inquirente costituita nel modo stabilito dal regolamento presso l'autorità marittima o consolare competente a disporla, sotto la presidenza dell'autorità medesima.

La commissione inquirente procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità del sinistro, eseguendo sopraluoghi, raccogliendo deposizioni, e adottando in genere ogni opportuno mezzo di ricerca.

Hanno facoltà di assistere o di farsi rappresentare nello svolgimento della inchiesta e di essere intesi in presenza delle persone chiamate a deporre, l'armatore e il proprietario della nave, i componenti dell'equipaggio, gli assicuratori, coloro che hanno riportato lesioni personali o altri danni nel sinistro e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nella nave o nel carico.

Se il sinistro riguarda una nave di bandiera straniera ed è avvenuto nel mare territoriale, la commissione inquirente può procedere all'esame dell'equipaggio, informandone l'autorità consolare competente.

Delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità del sinistro la commissione redige relazione e la deposita, insieme con i processi verbali, presso l'autorità che ha disposto l'inchiesta formale.

Art. 582.
(Efficacia probatoria della relazione d'inchiesta).

Nelle cause per sinistri marittimi, i fatti risultanti dalla relazione di inchiesta formale si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

Art. 583.

(Spese per l'inchiesta formale).

Quando l'inchiesta formale è disposta su istanza degli interessati, i richiedenti ne devono anticipare le spese, salvo rivalsa verso coloro che risulteranno responsabili del sinistro.

Non sono tenuti ad anticipare le spese dell'inchiesta formale, anche se è stata disposta su loro istanza, i marittimi, nonchè gli armatori di navi minori o di galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica o alle venticinque, in ogni altro caso, quando la nave o il galleggiante costituiscano l'unico materiale di esercizio dell'armatore e non siano assicurati.

Art. 584.

(Verificazione della relazione di eventi straordinari).

Il presidente del tribunale, il pretore o il console, che ha ricevuto la relazione del comandante prevista nell'articolo 304, deve verificare d'urgenza i fatti in essa esposti, esaminando, fuori della presenza del comandante e separatamente l'uno dall'altro, i componenti dell'equipaggio e i passeggeri che creda opportuno sentire, nonchè raccogliendo ogni altra informazione e prova. Gli interrogati non possono rifiutarsi di deporre. Delle loro dichiarazioni deve redigersi processo verbale.

Del giorno fissato per la verificazione deve essere data pubblica notizia a cura del cancelliere, con avviso affisso alla porta dell'ufficio stesso, nell'albo dell'ufficio portuale e in quello della borsa più vicina al luogo ove la nave è ancorata.

Gli interessati e coloro che, anche senza formale mandato, ne assumono la rappresentanza, sono ammessi ad assistere agli atti della verificazione.

Senza pregiudizio delle inchieste a cui le competenti autorità debbono procedere negli speciali casi previsti da questo codice, quando la relazione è confermata dalle testimonianze o dalle altre prove raccolte dal presidente del tribunale, dal pretore o dal console, i fatti da essa risultanti si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

TITOLO SECONDO
DELLE CAUSE MARITTIME

CAPO I
Disposizioni generali

Art. 585.

(Dei giudici di primo grado).

Nelle cause di cui al presente titolo, la giustizia è amministrata in primo grado:

a) dai comandanti di porto capi di circondario marittimo, nei limiti del rispettivo circondario;

b) dai tribunali.

I capi di circondario possono delegare, con decreto, l'esercizio delle funzioni giurisdizionali ad un ufficiale dipendente, di grado non inferiore a quello di capitano di porto.

Art. 586.

(Regolamento di competenza; incompetenza per materia).

Gli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile si applicano ai giudizi avanti i comandanti di porto.

L'incompetenza per materia del comandante di porto può essere rilevata anche d'ufficio in ogni stato e grado del giudizio.

Art. 587.

(Foro della pubblica amministrazione).

Ai giudizi avanti i comandanti di porto non si applicano le disposizioni relative al foro della pubblica amministrazione.

Art. 588.

(Rinvio).

Per tutto quanto non è espressamente regolato dal presente titolo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

CAPO II
Delle cause per sinistri marittimi

SEZIONE I. — *Della competenza*

Art. 589.

(Competenza per materia e per valore).

Sono proposte avanti il comandante di porto, se il valore non eccede le lire diecimila, e avanti il tribunale, se il valore è superiore a tale somma, le cause riguardanti:

a) i danni dipendenti da urto di navi;

b) i danni cagionati da navi nell'esecuzione delle operazioni di ancoraggio e di ormeggio e di qualsiasi altra manovra nei porti o in altri luoghi di sosta;

c) i danni cagionati dall'uso di meccanismi di carico e scarico e dal maneggio delle merci in porto;

d) i danni cagionati da navi alle reti e agli attrezzi da pesca;

e) le indennità e i compensi per assistenza, salvataggio e ricupero;

f) il rimborso di spese e i premii per ritrovamento di relitti.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali.

Art. 590.

(Competenza per territorio).

Se il fatto che vi ha dato luogo è avvenuto nel mare territoriale, le cause contemplate nel precedente articolo sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nella quale è avvenuto il fatto, ovvero avanti il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o, in mancanza, l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, ovvero il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale è l'ufficio di iscrizione della nave.

Se il fatto è avvenuto fuori del mare territoriale, le cause sono proposte avanti il comandante di porto

capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nella quale è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, o, in mancanza avanti il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale è il luogo di iscrizione della nave.

SEZIONE II. — *Del procedimento avanti i comandanti di porto*

Art. 591.
(Forma della domanda).

La domanda si propone mediante citazione, ovvero verbalmente se le parti sono volontariamente comparse.

Art. 592.
(Contenuto e forma della citazione).

La citazione deve contenere la indicazione del comandante di porto adìto e delle parti, l'intimazione a comparire a udienza fissa, l'esposizione sommaria dei fatti e la formulazione dell'oggetto della domanda.

Può essere notificata anche dal messo del comune nel quale ha sede il comandante di porto.

La notificazione per pubblici proclami può, su istanza dell'attore, essere autorizzata dal comandante di porto.

Art. 593.
(Termini per comparire).

Si applicano i termini di comparizione fissati dall'articolo 313 del codice di procedura civile.

Art. 594.
(Partecipazione delle parti al processo).

Le parti possono stare in giudizio personalmente o col ministero di persona munita di procura, redatta per atto notarile o per scrittura privata autenticata nella firma da notaro. Il mandatario, che esercita la professione forense, può autenticare la firma apposta dalla parte alla procura, redatta in calce all'atto di citazione.

Art. 595.
(Trattazione della causa).

Le parti si costituiscono depositando in cancelleria la citazione, e, quando occorre, la procura, ovvero facendo redigere processo verbale della comparizione volontaria; possono altresì presentare la citazione e la procura al comandante di porto in udienza.

Se alcuna delle parti citate non si costituisce e si ravvisano irregolarità nell'atto di citazione, ovvero se il contraddittorio fra le parti anche se volontariamente comparse non è integro, il comandante di porto assegna, con ordinanza, alle parti un termine per provvedere, e fissa altra udienza di trattazione.

Se tutte le parti citate si sono costituite e se il contraddittorio fra le parti anche se volontariamente comparse è integro, il comandante di porto deve tentare di indurre le parti ad un amichevole componimento.

Se il componimento non riesce, il comandante di porto verifica, a seconda dei casi, su istanza di parte o d'ufficio, la propria competenza e, se si ritiene incompetente, lo dichiara con sentenza.

La trattazione si svolge, senza formalità e possibilmente in unica udienza, sotto la direzione del comandante di porto, il quale fissa le modalità di esperimento dei mezzi istruttori, dispone l'acquisizione agli atti dei processi verbali di sommarie indagini nonchè dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale, e può chiedere in ogni momento chiarimenti alle parti, assegnando un termine per provvedervi.

Se è stata proposta querela di falso in via incidentale, il comandante di porto, qualora ritenga il documento impugnato rilevante per la decisione, sospende il giudizio e rimette le parti avanti il tribunale per il relativo procedimento. Può anche disporre a norma del secondo comma dell'articolo 225 del codice di procedura civile.

Art. 596.
(Decisione della causa).

Il comandante di porto, se ritiene esaurita la trattazione della causa, invita le parti a formulare le conclusioni; e quindi delibera con sentenza.

Il dispositivo, se non è letto immediatamente in pubblica udienza, deve essere depositato, entro i successivi otto giorni, nella cancelleria; in entrambi i casi il testo della motivazione deve essere depositato nella cancelleria entro quindici giorni dalla chiusura della trattazione.

La provvisoria esecuzione delle sentenze del comandante di porto è regolata dagli articoli 282 a 284 del codice di procedura civile.

Art. 597.
(Appellabilità).

Salva l'applicazione degli articoli 42, 43, 339, quarto comma del codice di procedura civile, le sentenze pronunciate su cause di valore eccedente le lire cinquemila sono appellabili avanti il tribunale della circoscrizione, in cui il comandante di porto ha sede.

Il termine per appellare è di quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata con avviso di ricevimento, con la quale la cancelleria comunica il deposito del dispositivo e del testo della motivazione alle parti costituitesi e a quelle non comparse ma regolarmente citate.

Art. 598.
(Amichevole componimento).

Anche nelle cause contemplate nell'articolo 589 che eccedano il valore di lire diecimila, il comandante di porto, quando ne sia richiesto, deve adoperarsi per indurre le parti ad un amichevole componimento.

Se il componimento riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere. Il processo verbale costituisce titolo esecutivo.

Se il componimento non riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere, e ad esso si allegano gli atti relativi agli eventuali accertamenti di fatto.

SEZIONE III. — *Del procedimento avanti i tribunali e le corti di appello*

Art. 599.
(Nomina di consulenti tecnici).

Il presidente, all'atto della nomina del giudice o del consigliere istruttore, e il giudice o il consigliere istruttore nel corso dell'istruzione probatoria, scelgono uno o più consulenti tecnici fra gli iscritti in un elenco speciale, formato secondo le norme stabilite nel regolamento.

Il collegio, quando rileva che non sono stati nominati i consulenti tecnici, provvede alla nomina e può disporre che sia rinnovata l'istruzione probatoria.

Art. 600.
(Funzioni del consulente tecnico).

Il consulente tecnico assiste il giudice per il compimento di singoli atti o per tutto il processo, e interviene in camera di consiglio, presenti le parti, per esprimere il suo parere sulle questioni tecniche che la causa presenta.

Del parere del consulente è compilato processo verbale, a meno che il consulente lo presenti per iscritto.

Art. 601.
(Acquisizione degli atti di inchiesta).

Il giudice o il consigliere istruttore dispone di ufficio l'acquisizione agli atti della causa dei processi verbali di inchiesta sommaria nonchè dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale.

Art. 602.
(Arbitrato dei consulenti tecnici).

Le parti possono d'accordo chiedere al giudice istruttore che la decisione sia rimessa a un collegio arbitrale composto dai consulenti nominati d'ufficio, e, qualora il numero di questi sia pari, integrato da un consulente nominato dal giudice istruttore con ordinanza.

All'arbitrato si applicano gli articoli 456, 457, 827 e seguenti del codice di procedura civile.

CAPO III
Delle controversie del lavoro

Art. 603.
(Competenza del comandante del porto e del tribunale).

Sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario nel quale è iscritta la nave o il galleggiante, ovvero è stato concluso o eseguito o è cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguìto da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo, le controversie individuali, che non eccedono il valore di lire diecimila, riguardanti:

a) i rapporti di lavoro della gente di mare, anche se la controversia è promossa da persone di famiglia del marittimo o da altri aventi diritto, e ancorchè l'ingaggio non sia stato seguìto da arruolamento, o il contratto di arruolamento sia nullo per difetto di forma;

b) l'esecuzione del lavoro portuale e l'applicazione delle relative tariffe;

c) le retribuzioni dovute ai piloti, ai palombari in servizio locale, agli ormeggiatori, ai barcaiuoli ed agli zavorrai; alle imprese di rimorchio; agli esercenti di galleggianti, meccanismi o istrumenti adoperati nelle operazioni di imbarco o sbarco delle merci e delle persone, ovvero comunque in uso o al servizio di navi o di galleggianti; ai fornitori di acqua per uso di bordo.

Le controversie suindicate, eccedenti il valore di lire diecimila, sono proposte avanti il tribunale, nella circoscrizione del quale è iscritta la nave o il galleggiante, ovvero è stato concluso o eseguito o è cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguìto da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo.

Le disposizioni delle lettere *b* e *c* del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali, ma non innovano alle norme vigenti sulle controversie relative ai rapporti d'impiego pubblico.

Art. 604.
(Denuncia all'associazione sindacale).

Chi intende proporre in giudizio una domanda relativa ai rapporti previsti nelle lett. *a*, *b* e *c* dell'articolo 603, deve farne denuncia anche a mezzo di lettera raccomandata all'associazione legalmente riconosciuta che rappresenta la categoria alla quale appartiene.

Si applicano gli articoli 430, secondo comma; 431 a 433; 438 del codice di procedura civile.

Art. 605.
(Assistenza processuale dei minori).

Nelle controversie contemplate nell'articolo 603 il giudice può nominare un curatore speciale al minore, anche se quest'ultimo sia fornito di capacità processuale.

E' sempre in facoltà di chi esercita sul minore la patria potestà o la tutela di intervenire nelle controversie stesse o anche di surrogarsi al minore, se questo non faccia valere le sue ragioni.

Art. 606.
(Passaggio dal rito ordinario al rito speciale).

Il comandante di porto, quando rileva che una causa promossa nelle forme regolate dagli articoli 591 a 596 riguarda uno dei rapporti previsti nell'articolo 603, sospende il processo affinchè abbia luogo il tentativo di conciliazione sindacale, fissando il termine perentorio per la riassunzione della causa col rito delle controversie individuali del lavoro.

Art. 607.
(Passaggio dal rito speciale al rito ordinario).

Il comandante di porto, quando rileva che una causa promossa nelle forme stabilite dal presente capo riguarda un rapporto che non rientra tra quelli previsti nell'articolo 603, dispone con ordinanza che gli atti siano messi in regola con le disposizioni fiscali che debbono essere osservate nel procedimento ordinario; nel decidere della causa non può tener conto delle prove che sono state ammesse e assunte in deroga alle norme ordinarie.

Art. 608.
(*Giudice di appello*).

L'appello contro le sentenze pronunciate dal comandante di porto nei processi relativi a controversie previste dall'articolo 603 deve essere proposto avanti la sezione della corte d'appello che funziona come magistratura del lavoro, la quale è integrata da due consiglieri designati dal primo presidente in sostituzione degli esperti.

Si applica l'articolo 450, secondo comma del codice di procedura civile.

Art. 609.
(*Rinvio*).

Al procedimento per la risoluzione delle controversie contemplate nell'articolo 603 si applicano gli articoli 591 a 598 del presente codice; e gli articoli 439 a 444 del codice di procedura civile.

TITOLO TERZO
DELLA LIQUIDAZIONE DELLE AVARIE COMUNI

Art. 610.
(*Competenza*).

Se la spedizione o, in caso di viaggio circolare, il viaggio contributivo, ha termine in porto nazionale, la procedura per il regolamento della contribuzione, a norma degli articoli 469 e seguenti, si svolge avanti il pretore della circoscrizione nella quale il porto è situato.

Se la spedizione o il viaggio contributivo hanno termine in porto straniero, la procedura per il regolamento della contribuzione si svolge avanti il pretore della circoscrizione nella quale è l'ufficio di iscrizione della nave.

Art. 611.
(*Domanda di regolamento*).

L'azione per contribuzione alle avarie comuni si esercita con domanda di regolamento, proposta dall'armatore della nave o da altro interessato nella spedizione. mediante ricorso al pretore, competente ai sensi del precedente articolo.

Art. 612.
(*Atti preliminari*).

Il pretore, a seguito della presentazione del ricorso, richiama i verbali dell'investigazione prevista nell'articolo 182, gli atti relativi alla verifica della relazione di eventi straordinari, e quelli dell'inchiesta sommaria prevista nell'articolo 578.

Con ordinanza, inoltre, il pretore nomina uno o più liquidatori d'avaria, scelti, quando si tratti di navi marittime, nell'elenco speciale a tal uopo formato secondo le norme del regolamento; fissa il termine entro il quale il comandante della nave, quando non l'abbia già fatto in adempimento del disposto dell'articolo 304, è tenuto a depositare presso la cancelleria copia da lui sottoscritta del verbale indicato dall'articolo 314; dispone per una data successiva la convocazione degli interessati, dei quali l'istante ha indicato il nome e il domicilio.

La cancelleria procede alla pubblicazione dell'ordinanza nell'albo della pretura e ne informa gli interessati mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Art. 613.
(*Liquidatori d'avaria*).

Ai liquidatori d'avaria si applicano le norme del codice di procedura civile relative ai consulenti tecnici.

Art. 614.
(*Adunanza di discussione*).

Nel giorno stabilito per la convocazione, il pretore assistito dal liquidatore procede, in presenza degli interessati, all'esame degli atti indicati nel primo comma dell'articolo 612 e dei documenti prodotti.

Esaurito tale esame, il pretore fissa con ordinanza il termine entro il quale il liquidatore è tenuto a depositare, presso la cancelleria, il regolamento contributorio.

Il termine di deposito può essere prorogato a norma dell'articolo 154 del codice di procedura civile.

Art. 615.
(*Pubblicazione del deposito del regolamento*).

La cancelleria procede alla pubblicazione dell'avvenuto deposito del regolamento contributorio nell'albo della pretura, e ne dà comunicazione agli interessati, a norma dell'articolo 136 del codice di procedura civile.

Art. 616.
(*Impugnazione del regolamento*).

L'impugnazione del regolamento contributorio è proposta con ricorso da depositarsi, entro trenta giorni dalla comunicazione di cui al precedente articolo, presso la cancelleria della pretura, se l'ammontare della massa creditoria non supera le lire diecimila, e presso la cancelleria del tribunale, se supera detta somma.

Il giudice competente, riuniti i ricorsi depositati e richiamato d'ufficio il regolamento, fissa la data della prima udienza di trattazione, della quale si informano le parti mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Art. 617.
(*Omologazione del regolamento*).

Se il regolamento contributorio non è impugnato, o se le impugnazioni proposte sono rigettate con sentenza passata in giudicato, il pretore, con ordinanza, omologa il regolamento e gli conferisce efficacia di titolo esecutivo.

Se una o più impugnazioni sono accolte con sentenza passata in giudicato, il pretore dispone, con ordinanza, che lo stesso liquidatore, o altro a tal fine nominato nelle forme di cui all'articolo 612, proceda alla formazione di un nuovo regolamento.

Il nuovo regolamento non può essere impugnato per motivi che hanno già formato oggetto di impugnazione del precedente regolamento.

Art. 618.
(Riapertura del regolamento).

Nella ipotesi di cui all'articolo 479, il pretore su istanza dell'armatore dela nave o di atro interessato dispone la riapertura del regolamento, richiama in ufficio i liquidatori o, se questi non possono essere richiamati, procede a nuova nomina, e provvede a quanto altro è richiesto nelle precedenti disposizioni, al fine di tener conto del valore delle cose ricuperate.

Art. 619.
(Chirografo di avaria).

Gli interessati possono, mediante stipulazione di chirografo di avaria, far decidere da arbitri le cause relative alla formazione del regolamento contributorio.

Al chirografo e al regolamento si applicano in tal caso le norme del codice di procedura civile riguardanti l'arbitrato, se gli interessati intendono che al regolamento venga dal pretore competente conferita efficacia di sentenza, e di ciò fanno espressa dichiarazione nel chirografo.

TITOLO QUARTO

DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ARMATORE

Art. 620.
(Giudice competente).

Il procedimento di limitazione è promosso avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali è il foro generale dell'armatore, a seconda che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori e di galleggianti.

Art. 621.
(Domanda di limitazione).

L'armatore che intende valersi del beneficio della limitazione ne propone domanda, con ricorso al giudice competente, ai sensi del precedente articolo.

Il ricorso deve indicare il nome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza o l'elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice competente; gli elementi di individuazione della nave, l'ufficio di iscrizione e il luogo dove la nave o il galleggiante si trovano; il viaggio cui le obbligazioni si riferiscono.

Insieme con il ricorso, l'armatore deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale o della pretura;

a) dichiarazione del valore della nave al momento della domanda ovvero, se la domanda è proposta dopo la fine del viaggio, al termine di questo, nonchè, in entrambi i casi, del valore della nave all'inizio del viaggio;

b) elenco dei proventi lordi del viaggio;

c) copia dell'inventario di bordo secondo le forme stabilite dal regolamento;

d) elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno;

e) certificato delle ipoteche trascritte sulla nave.

Su istanza dell'armatore, il presidente del tribunale può disporre che il deposito della dichiarazione di valore della nave sia eseguito in un termine successivo alla domanda. Tale termine non deve superare i dieci giorni, ma può essere prorogato fino a otto giorni prima della data fissata ai sensi dell'articolo 623 per la presentazione in cancelleria delle domande dei creditori.

Art. 622.
(Valutazione della nave).

La dichiarazione del valore della nave all'inizio del viaggio deve indicare il valore commerciale secondo le risultanze del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, tenuto conto altresì delle pertinenze indicate nella copia dell'inventario di bordo di cui alla lettera *c* dell'articolo precedente. In caso di nave assicurata, si assume per valore commerciale quello che la polizza di assicurazione indica come valore di stima ai sensi dell'articolo 515.

Art. 623.
(Sentenza di apertura).

Con sentenza esecutiva il tribunale, accertata in seguito alla domanda dell'armatore l'esistenza degli estremi di legge, dichiara aperto il procedimento di limitazione. Con la stessa sentenza il tribunale designa un giudice per la formazione dello stato attivo e di quello passivo, per il riparto della somma e per l'istruzione dei processi, di cui agli articoli 627, 636, 637; assegna ai creditori per la presentazione in cancelleria delle domande e dei titoli un termine non superiore a giorni trenta dalla data di pubblicazione della sentenza, o a sessanta per i creditori residenti all'estero; stabilisce, entro sessanta giorni dalla decorrenza del maggior termine fissato per la presentazione delle domande e dei titoli dei creditori, la data di deposito dello stato attivo e di quello passivo; fissa, non prima di dieci e non oltre venti giorni da quest'ultima data, l'udienza di trattazione delle impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo avanti il collegio.

Art. 624.
(Notifica e pubblicazione della sentenza di apertura).

La sentenza di apertura, a cura della cancelleria, è portata a conoscenza dell'armatore e dei creditori indicati nell'elenco di cui all'articolo 621, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, è altresì trasmessa in estratto all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta ufficiale del Regno.

L'ufficio di iscrizione, avuto conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

Art. 625.
(Effetti del procedimento sui debiti pecuniari).

Agli effetti del procedimento, i debiti pecuniari non scaduti, soggetti alla limitazione, si considerano scaduti alla data di apertura.

I crediti sottoposti a condizione partecipano allo stato passivo, e sono compresi con riserva fra i crediti ammessi.

I crediti per interessi convenzionali o legali, maturati dopo la data di apertura, sono ammessi a concorrere soltanto sul residuo della somma limite dopo il riparto fra i creditori.

Art. 626.

(Improcedibilità e sospensione di atti esecutivi).

Dalla data di pubblicazione della sentenza di apertura i creditori soggetti alla limitazione non possono promuovere l'esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni di cui all'articolo 275.

Dalla stessa data, il processo di esecuzione iniziato dai creditori medesimi è sospeso, anche d'ufficio, con provvedimento del giudice dell'esecuzione, e si estingue se non è riassunto nel termine fissato con la sentenza che fa constare una delle cause di decadenza previste nell'articolo 640.

Art. 627.

(Opposizione dei creditori).

Contro la sentenza di apertura i creditori possono promuovere opposizione, entro quindici giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale del Regno, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contraddittorio dell'armatore.

L'opposizione non sospende il procedimento, a meno che il giudice designato non ne autorizzi, con ordinanza, la sospensione fino a che non sia pronunciata sull'opposizione sentenza passata in giudicato.

Art. 628.

(Formazione dello stato attivo).

Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, forma lo stato attivo sulla base della dichiarazione di valore e dei documenti indicati nell'articolo 621. Egli può disporre anche d'ufficio accertamenti tecnici per la revisione del valore della nave dichiarato dall'armatore o sulla consistenza e l'ammontare del nolo e degli altri proventi; in questo caso fissa un termine per il deposito della relazione di stima, durante il quale sospende, ove sia opportuno, il procedimento.

Art. 629.

(Deposito della somma limite).

Entro tre giorni dalla sentenza di apertura o dal deposito della dichiarazione di valore, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 621, il giudice designato fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il deposito della somma limite, computata sulla base delle indicazioni e dei documenti presentati dall'armatore, nonchè di una congrua somma per le spese del procedimento.

Art. 630.

(Integrazione della somma depositata).

Quando, in seguito agli accertamenti tecnici previsti nell'articolo 628, risulta che il valore della nave o l'ammontare dei proventi è superiore a quello dichiarato, il giudice designato ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni.

Quando dagli accertamenti medesimi risultano proventi omessi o inesattamente indicati dall'armatore per dolo o colpa grave, il giudice designato provvede ai sensi dell'articolo 641.

Art. 631.

(Vendita della nave e cessione dei proventi).

Se l'armatore proprietario ne fa istanza entro il termine previsto per il deposito della somma limite a sensi dell'articolo 629, il giudice designato, con ordinanza, può autorizzare, in luogo del deposito del valore della nave, la vendita all'incanto della nave stessa entro un termine anteriore di almeno dieci giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo.

Il giudice predetto, su istanza dell'armatore nel termine previsto per il deposito della somma limite, può altresì autorizzare la cessione alla massa passiva dei proventi esatti, o da esigere entro un termine anteriore di almeno dieci giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo, nominando in tal caso un liquidatore.

Venduta la nave o esatti i proventi, il giudice dispone che, entro un termine anteriore di almeno cinque giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo, la somma ricavata sia integrata fino a concorrenza della somma limite.

Art. 632.

(Opposizione all'ordinanza di vendita della nave o di cessione dei proventi).

Entro dieci giorni dalla pubblicazione dell'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi, i creditori possono proporre opposizione mediante ricorso al giudice designato, il quale, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, decide con ordinanza non impugnabile.

L'opposizione sospende l'esecuzione dell'ordinanza.

Art. 633.

(Comunicazione dei provvedimenti del giudice designato).

I provvedimenti del giudice designato, indicati negli articoli precedenti, sono comunicati a cura della cancelleria all'armatore e ai creditori mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. L'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi è trasmessa inoltre all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Art. 634.

(Formazione dello stato passivo).

Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, procede alla formazione dello stato passivo.

Art. 635.
(Avviso di deposito dello stato attivo e passivo).

L'avvenuto deposito dello stato attivo e di quello passivo è comunicato all'armatore e ai creditori, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nonchè all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, che ne cura la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Art. 636.
(Impugnazioni dello stato attivo e passivo).

Le impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo sono proposte in contraddittorio dell'armatore e dei creditori interessati, mediante citazione per l'udienza avanti il collegio, fissata ai sensi dell'articolo 623.

Decise le impugnazioni con sentenza passata in giudicato, il giudice designato, ove necessario, provvede alla formazione del nuovo stato attivo e di quello passivo e ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni.

Art. 637.
(Stato di riparto).

Decorso il termine fissato per le impugnazioni, ovvero quando il nuovo stato passivo è formato a norma dell'articolo precedente, i creditori compresi nello stato passivo possono concordare lo stato di riparto.

Se i creditori non raggiungono l'accordo, il giudice designato procede alla ripartizione della somma depositata, secondo l'ordine delle cause di prelazione.

Lo stato di riparto è impugnabile, entro dieci giorni dal deposito nella cancelleria, solo per quanto attiene all'ordine di prelazione.

Il giudice designato, in base al riparto concordato o a quello definitivamente formato, provvede all'emissione dei mandati di pagamento.

Art. 638.
(Ripartizione del residuo).

Fermo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 625, sul residuo della somma depositata sono ammessi a concorrere i creditori che abbiano presentata la loro domanda fuori del termine fissato nella sentenza di apertura.

Alla ripartizione del residuo si procede a norma dell'articolo precedente, ma lo stato di riparto è impugnabile anche per motivi attinenti alla esistenza del credito.

Art. 639.
(Fallimento dell'armatore).

Il fallimento dell'armatore, dichiarato successivamente al decorso del termine fissato per le impugnazioni dello stato attivo, o al passaggio in giudicato della sentenza che respinge le impugnazioni, ovvero alla integrazione della somma disposta ai sensi del secondo comma dell'articolo 636, non estingue il procedimento di limitazione; le somme depositate non sono comprese nella massa attiva fallimentare, e i creditori soggetti alla limitazione non partecipano al concorso sul patrimonio del fallito.

Art. 640.
(Decadenza dal beneficio della limitazione).

L'armatore decade dal beneficio della limitazione:

a) per l'inesatta indicazione o l'omissione, dolose o gravemente colpose, di proventi della spedizione;

b) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della dichiarazione di valore della nave, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 622;

c) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento, ovvero per l'omessa integrazione del deposito stesso;

d) per l'occultamento della nave ovvero per l'intralcio all'opera dell'esperto nei casi di cui all'articolo 628.

Art. 641.
(Dichiarazione di estinzione del procedimento).

In caso di fallimento dell'armatore dichiarato prima del momento indicato nell'articolo 639, o quando ricorra uno dei casi previsti nell'articolo precedente, il giudice designato rimette le parti al collegio.

Il collegio, accertati gli estremi di cui all'articolo 639 o quelli della decadenza, dichiara estinto, con sentenza, il procedimento di limitazione, ordina la restituzione delle somme depositate, fatta deduzione delle spese, e fissa un termine per la riassunzione dei processi di esecuzione di cui all'articolo 626.

La sentenza predetta è notificata e pubblicata nelle forme di cui all'articolo 624.

Art. 642.
(Norme applicabili al procedimento promosso avanti il pretore).

Quando si tratta di navi minori o di galleggianti, spettano al pretore tutti i poteri attribuiti dai precedenti articoli al tribunale, al presidente e al giudice designato.

TITOLO QUINTO

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI

CAPO I

Disposizioni generali

Art. 643.
(Competenza).

L'esecuzione forzata è promossa avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali la nave o il galleggiante si trova, a seconda che oggetto ne siano navi maggiori ovvero navi minori o galleggianti.

Il sequestro giudiziario e conservativo di navi o di galleggianti è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

Art. 644.
(Oggetto dell'espropriazione e delle misure cautelari).

Salve le eccezioni contemplate nell'articolo seguente, possono formare oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari le navi e i galleggianti, i loro carati e le loro pertinenze separabili.

Se oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari sono carati di navi, il giudice competente può, sentiti i comproprietari non debitori, autorizzare il pignoramento o il sequestro dell'intera nave, quando la quota del proprietario debitore eccede la metà; in tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sui carati ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso alle spese delle procedure esecutive e cautelari.

Art. 645.
(Navi non soggette a pignoramento e a sequestro).

Non possono formare oggetto di espropriazione forzata nè di misure cautelari:

a) le navi da guerra, comprese le navi in costruzione per conto della marina militare nazionale;

b) le navi adibite alle linee di navigazione, dichiarate di preminente interesse nazionale dal ministro per le comunicazioni, se non sia intervenuta la autorizzazione del ministro medesimo;

c) le navi adibite ai servizi pubblici di linea o di rimorchio della navigazione interna, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro per le comunicazioni;

d) le navi e i galleggianti, pronti a partire o in corso di navigazione, purchè non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. La nave marittima si reputa pronta a partire quando il comandante ha ricevuto le spedizioni, e la nave della navigazione interna quando il comandante di porto ha dato la relativa autorizzazione.

Art. 646.
(Provvedimenti per impedire la partenza della nave).

Il giudice competente a sensi dell'articolo 643, e, ove ricorra l'urgenza, il comandante del porto, o l'autorità di polizia giudiziaria del luogo, nel quale si trova la nave, possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza della nave.

Art. 647.
(Precetto).

Il precetto è regolato dalle disposizioni del codice di procedura civile, ma il termine ad adempiere è ridotto a ventiquattro ore.

Art. 648.
(Notificazione del precetto).

Il precetto, ad istanza del creditore, deve essere notificato al debitore proprietario.

Il precetto diviene inefficace, trascorsi trenta giorni senza che si sia proceduto al pignoramento.

CAPO II
Del procedimento di espropriazione forzata

Art. 649.
(Giudice dell'esecuzione).

L'espropriazione è diretta da un giudice. Nei procedimenti avanti il tribunale la nomina del giudice dell'esecuzione è fatta dal presidente, su presentazione, a cura del cancelliere, del fascicolo di cui al terzo comma dell'articolo 653, entro due giorni da che è stato formato.

Nei procedimenti avanti le preture delle quali fanno parte più magistrati, la nomina è fatta dal pretore dirigente a norma del comma precedente. Si applicano al giudice dell'esecuzione gli articoli 174 e 175 del codice di procedura civile.

Art. 650.
(Forma del pignoramento di navi o di carati di navi).

L'atto di pignoramento deve contenere:

1) l'enunciazione della somma dovuta e del titolo esecutivo, in forza del quale si procede, e della sua spedizione in forma esecutiva;

2) la data della notificazione del precetto;

3) l'ingiunzione al debitore proprietario di astenersi da qualsiasi atto diretto a sottrarre alla garanzia del credito, per la soddisfazione del quale si agisce, la nave o il galleggiante o i carati, che si assoggettano alla espropriazione, e le relative pertinenze;

4) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, ovvero, se oggetto dell'espropriazione è una nave in corso di navigazione, di non far ripartire la nave dal porto di arrivo;

5) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante.

Il pignoramento si esegue, su istanza del creditore precettante, mediante notificazione dell'atto al debitore proprietario e al comandante. Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice competente ai sensi dell'articolo 643 può prescrivere che la notificazione dell'atto al comandante sia eseguita per mezzo di telegramma collazionato con avviso di ricevimento, ovvero mediante comunicazione radiotelegrafica degli estremi del pignoramento.

Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta regolamentare della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, il quale provvede alla trascrizione nel registro d'iscrizione e, ove si tratti di navi maggiori, anche all'annotazione sull'atto di nazionalità. Se la nave è in costruzione, la trascrizione del pignoramento si esegue nel registro delle navi in costruzione.

Il detto ufficio è tenuto a consegnare al creditore un certificato dal quale risulti l'espletamento delle formalità indicate nel precedente comma.

Art. 651.
(Forma del pignoramento di pertinenze separabili).

Il pignoramento di pertinenze separabili è autorizzato dal pretore della circoscrizione, nella quale si trova la nave, su istanza del creditore precettante, sentiti i creditori ipotecari. Esso è eseguito, secondo le norme del codice di procedura civile, riguardanti il pignoramento di cose mobili, dall'ufficiale giudiziario, il quale cura il deposito delle cose nei magazzini generali o in altro luogo idoneo, e nomina un custode.

Art. 652.
(Amministrazione della nave pignorata).

Il capo dell'ufficio giudiziario competente ai sensi dell'articolo 643, su istanza di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che la nave pignorata per intero o per carati, intraprenda uno o

più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che creda opportune, e disponendo in ogni caso che sia stipulata una adeguata assicurazione.

Il viaggio non può essere incominciato sino a che l'ordinanza non sia stata resa pubblica con le forme previste dall'articolo 250, e il richiedente non abbia anticipato, nei modi indicati per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e condurre a termine il viaggio o i viaggi.

Il nolo, dedotte le spese da rimborsare, nei limiti dell'effettuato deposito, al richiedente, va in aumento del prezzo di aggiudicazione. Se le spese occorrenti eccedono il nolo, il richiedente è tenuto per la differenza, e per il pagamento di questa il giudice può emettere decreto di ingiunzione.

Il giudice può anche emettere, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, decreto d'ingiunzione a carico dei debitori del nolo, degli accessori e dei valori contemplati negli articoli 553, 572, sempre che non vi sia stata surroga dell'assicuratore.

Con il decreto d'ingiunzione è nominato il curatore della nave, nei confronti del quale il richiedente o i debitori possono proporre opposizione.

I crediti per il nolo, gli accessori e i valori suindicati, e altresì quelli per la differenza dovuta dal creditore richiedente, possono essere ceduti per contanti dal giudice a chi ne faccia richiesta; il prezzo della cessione va in aumento del prezzo di aggiudicazione.

Art. 653.

(Domanda di vendita).

Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita della nave o del carato con ricorso al giudice competente ai sensi dell'articolo 643.

Il ricorso è notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari e ai creditori intervenuti a norma dell'articolo 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita, e, se trattasi di nave straniera, al console dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Nel termine di giorni trenta dalla notificazione e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore istante è tenuto a depositare, presso la cancelleria del giudice competente ai sensi dell'articolo 643 il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dal quale risultino le ipoteche trascritte; di essi si forma, a norma dell'articolo 488 del codice di procedura civile, fascicolo insieme con l'atto di pignoramento, con il certificato di cui all'ultimo comma dell'articolo 650 di questo codice, e con le eventuali osservazioni scritte degli interessati sulle condizioni di vendita.

Art. 654.

(Designazione del giudice dell'esecuzione e nomina dell'esperto).

Sulla presentazione del fascicolo di cui al precedente articolo, eseguita dal cancelliere, il giudice, competente ai sensi dell'articolo 643, provvede alla nomina del giudice dell'esecuzione e alla designazione di un esperto per la stima della nave, e fissa un termine, non superiore a trenta giorni, per il deposito della relazione.

Se siano stati osservati gli adempimenti di cui all'articolo 652, secondo comma, non si fa luogo alla designazione dell'esperto, se non dopo dieci ma non oltre trenta giorni dal compimento del viaggio.

Art. 655.

(Ordinanza di vendita).

Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il giudice dell'esecuzione, sentiti il debitore proprietario, il creditore precettante e istante, i creditori ipotecari e quelli intervenuti, nonchè il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera, dispone con ordinanza la vendita mediante incanto.

Art. 656.

(Contenuto dell'ordinanza).

L'ordinanza deve contenere la descrizione della nave espropriandа in tutto o per carati, e stabilire:

1) il prezzo base dell'incanto, determinato dall'esperto;

2) il giorno e l'ora dell'incanto;

3) l'ammontare della cauzione che deve essere prestata dagli offerenti per il decimo del prezzo base e per il presumibile ammontare delle spese d'incanto e di registrazione del decreto di trasferimento, nonchè il termine entro il quale la cauzione stessa deve essere prestata dagli offerenti;

4) la misura minima dell'aumento delle offerte;

5) il termine, non superiore a sessanta giorni dalla aggiudicazione definitiva, entro il quale il prezzo deve essere depositato, e le modalità del deposito.

Art. 657.

(Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita).

L'ordinanza di vendita è notificata, a cura del cancelliere del giudice dell'esecuzione, alle persone indicate nell'articolo 655, che non sono comparse.

L'ordinanza inoltre deve essere annotata, a cura del cancelliere, in margine al pignoramento e pubblicata nel foglio degli annunzi legali. Copia di essa è affissa, almeno dieci giorni prima della vendita, in apposito albo presso l'ufficio della cancelleria.

Il giudice dell'esecuzione può nella stessa ordinanza disporre le altre forme di pubblicità che ritiene opportune.

Art. 658.

(Persone ammesse a fare offerte).

Sono ammessi a fare offerte coloro che hanno prestata la cauzione stabilita nell'ordinanza di vendita.

Le offerte devono essere fatte personalmente o a mezzo di mandatario munito di procura speciale. I procuratori legali possono fare offerte per persona da nominare.

Non sono ammesse offerte da parte del debitore proprietario.

Art. 659.

(Modalità dell'incanto).

L'incanto ha luogo avanti il giudice dell'esecuzione nella sala delle udienze, col sistema della candela vergine.

La nave o i carati sono aggiudicati a chi abbia fatto l'offerta maggiore.

Ogni offerente cessa di essere tenuto per la sua offerta quando essa è superata da altra valida.

L'incanto, se non può compiersi nella stessa udienza, è continuato nel primo giorno seguente non festivo.

Art. 660.

(*Aggiudicazione per persona da nominare*).

Il procuratore legale, che è rimasto aggiudicatario per persona da nominare, deve, nei tre giorni dall'incanto, dichiarare in cancelleria il nome della persona per la quale ha fatto l'offerta, depositando il mandato. In mancanza, l'aggiudicazione diviene definitiva al nome del procuratore.

Art. 661.

(*Ulteriori incanti, vendita senza incanto*).

Quando la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti gli interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda ad ulteriori incanti, stabilendo di volta in volta un prezzo base inferiore almeno del venti per cento a quello precedente.

Se, pure essendo stato ridotto il prezzo al quaranta per cento del prezzo base, la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti i creditori interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda alla vendita senza incanto, prescrivendone le condizioni.

Art. 662.

(*Offerte di aumento*).

Nei dieci giorni successivi all'incanto possono presentarsi al giudice dell'esecuzione offerte di acquisto a un prezzo superiore almeno di un sesto a quello d aggiudicazione.

L'offerta deve essere accompagnata dal deposito d' una cauzione pari al venti per cento del prezzo offerto

Il giudice dell'esecuzione, accertato l'adempimento delle predette formalità, stabilisce un nuovo incanto a norma degli articoli precedenti, sulla base del prezzo aumentato.

Art. 663.

(*Versamento del prezzo*).

L'aggiudicatario, entro il termine fissato dall'ordinanza di vendita, deve versare il residuo prezzo secondo le modalità fissate nell'ordinanza stessa, e depositare in cancelleria il documento comprovante l'avvenuto versamento.

Art. 664.

(*Trasferimento della nave*).

Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice dell'esecuzione con decreto trasferisce all'aggiudicatario la nave descritta nella ordinanza di vendita, e ingiunge all'ufficio competente di cancellare le trascrizioni delle ipoteche e dei pignoramenti.

Il decreto, trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, è reso pubblico a norma dell'articolo 250, ed ha valore anche come titolo esecutivo per il rilascio della nave.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Art. 665.

(*Trasferimento dei carati di nave*).

Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice della esecuzione, con decreto, trasferisce all'aggiudicatario i carati indicati nella ordinanza di vendita e ingiunge all'ufficio competente di restringere le ipoteche ai carati, che non formano oggetto di espropriazione.

Il decreto è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante per essere reso pubblico a norma dell'articolo 250.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Art. 666.

(*Inadempienza dell'aggiudicatario*).

Se il prezzo non è versato entro il termine stabilito, il giudice dell'esecuzione, con ordinanza pubblicata e affissa nelle forme stabilite nell'articolo 657, dispone che si proceda a nuovo incanto.

L'ammontare della cauzione prestata dall'aggiudicatario inadempiente, dedotte le spese, si distribuisce insieme col prezzo ottenuto nel nuovo incanto.

Se il prezzo unito alla cauzione è inferiore a quello dell'incanto precedente, il giudice dell'esecuzione, su istanza di un creditore intervenuto, emette a carico dell'aggiudicatario inadempiente decreto di ingiunzione a versare la differenza, entro il termine di cinque giorni, nei modi indicati per i depositi giudiziari; l'aggiudicatario può proporre opposizione nei confronti del creditore istante.

Art. 667.

(*Opposizioni all'esecuzione*).

L'opposizione, con la quale si contesta il diritto della parte istante a procedere ad esecuzione forzata, e quella che riguarda la pignorabilità della nave o dei carati, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto, con citazione al giudice competente a sensi dell'articolo 643, salva l'applicazione dell'articolo 480, terzo comma, del codice di procedura civile. Il giudice dell'esecuzione, se è competente per la causa, provvede alla istruzione a norma degli articoli 175 e seguenti del codice di procedura civile, altrimenti fissa con decreto l'udienza di comparizione avanti il giudice competente per valore, e stabilisce il termine perentorio per la notificazione del ricorso e del decreto.

Art. 668.

(*Opposizioni agli atti esecutivi*).

Salva l'applicazione dell'articolo 480, terzo comma, del codice di procedura civile, le opposizioni relative alla regolarità formale e alla notificazione del titolo esecutivo e del precetto, nonchè quelle relative ai singoli atti di esecuzione, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto con citazione al giudice competente ai sensi dell'articolo 643, nel termine perentorio di cinque giorni dal primo atto di esecuzione, se riguardano il titolo esecutivo o il precetto, oppure dal giorno in cui i singoli atti furono compiuti.

Il giudice dell'esecuzione provvede a norma dell'articolo 618 del codice di procedura civile.

Art. 669.
(Opposizione di terzi).

Il terzo che pretende avere la proprietà o altro diritto reale sulla nave o sui carati, soggetti ad espropriazione, può proporre opposizione con ricorso al giudice dell'esecuzione prima che sia disposta la vendita.

Si applicano gli articoli 619, secondo comma, 621, 622 del codice di procedura civile.

Art. 670.
(Espropriazione contro il proprietario non armatore e contro il terzo proprietario).

Quando l'espropriazione della nave o dei carati di nave è promossa dai creditori dell'armatore non proprietario, assistiti da privilegio navale, il titolo esecutivo e il precetto debbono essere notificati anche al proprietario non armatore.

Il pignoramento e in generale gli atti di espropriazione si compiono nei confronti del proprietario non armatore, al quale si applicano tutte le disposizioni relative al debitore, ad eccezione del divieto di cui all'articolo 658, terzo comma.

Ogni volta che, a norma del presente capo, deve essere sentito il debitore, deve essere sentito anche il proprietario non armatore.

Ai fini dei comma precedenti, il terzo proprietario è equiparato al proprietario non armatore.

Art. 671.
(Vendita di pertinenze separate).

Alla procedura di vendita di cose già costituenti pertinenze, si applicano le norme del codice di procedura civile relative alla vendita di cose mobili.

Art. 672.
(Rinvio).

Alla esecuzione per consegna della nave e alla estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

CAPO III
Della liberazione della nave dai privilegi e dalle ipoteche

Art. 673.
(Facoltà di liberare la nave).

Il terzo acquirente di una nave o di carati, che ha trascritto il suo titolo e non è personalmente obbligato verso creditori privilegiati o ipotecari, ha facoltà di liberare la nave o i carati da ogni ipoteca trascritta e da ogni privilegio per credito sorto anteriormente alla trascrizione del suo titolo di acquisto.

Art. 674.
(Liberazione dopo il pignoramento).

La facoltà prevista dall'articolo precedente spetta all'acquirente anche dopo il pignoramento, purchè egli nel termine di trenta giorni proceda in conformità di quanto è disposto dall'articolo seguente.

Art. 675.
(Istanza per la liberazione).

L'acquirente deve far notificare ai creditori e ai precedenti proprietari un atto contenente:

1) la data e la qualità del suo titolo e la data della trascrizione;

2) il nome dei suoi danti causa;

3) gli elementi di individuazione della nave;

4) il prezzo convenuto e ogni altro peso posto a carico dell'acquirente, o il valore che egli offre di pagare;

5) l'elenco dei creditori ipotecari coll'indicazione dei loro nomi, delle somme loro dovute e della data dei loro titoli e della trascrizione di essi;

6) l'offerta di depositare entro trenta giorni dalla notificazione e dall'inserzione il prezzo convenuto o il valore dichiarato, affinchè sia diviso tra i creditori;

7) l'elezione del domicilio nel comune ove siede il giudice che sarebbe competente per l'esecuzione.

Un estratto sommario di quest'atto deve essere inserito nel giornale degli annunzi giudiziari del luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 676.
(Istanza di vendita all'incanto della nave).

Ogni creditore privilegiato o ipotecario, entro quindici giorni dalla notificazione e dall'inserzione disposta nell'articolo precedente, può domandare la vendita allo incanto, offrendo l'aumento di un decimo e congrua cauzione per il pagamento del prezzo e per l'adempimento di ogni altro obbligo. La domanda, sottoscritta dall'istante o da un suo procuratore speciale, deve essere notificata all'acquirente, e depositata nella cancelleria del giudice competente a norma dell'articolo 643, il quale constatata la regolarità degli atti, e sentiti, ove occorra, gli interessati, emana ordinanza di vendita a sensi degli articoli 656, 657.

Art 677.
(Provvedimento di liberazione).

Se la vendita non è domandata nel termine o nel modo stabilito nell'articolo precedente o se la domanda è respinta, il prezzo offerto dall'acquirente rimane definitivamente fissato.

Eseguito dall'acquirente il deposito del prezzo, il pretore o il presidente del tribunale, competente a norma dell'articolo 643, ordina con decreto all'ufficio competente la cancellazione o la restrizione delle trascrizioni ipotecarie.

Il decreto è trasmesso d'ufficio dal cancelliere all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'articolo 250.

Art. 678.
(Aggiudicazione al terzo acquirente).

Se l'aggiudicazione segue a favore del terzo acquirente, il giudice competente ai sensi dell'articolo 643, con decreto, pronuncia la conferma del titolo di acquisto e ingiunge all'ufficio competente di cancellare o di restringere le trascrizioni ipotecarie.

Il decreto è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'articolo 250.

Il terzo acquirente, al quale è stata aggiudicata la nave o il carato, ha azione di regresso contro il venditore per il rimborso di ciò che eccede il prezzo stipulato nel contratto di vendita.

Art. 679.
(Effetti del mancato deposito del prezzo).

Se il terzo acquirente non deposita il prezzo nel termine, la domanda di liberazione della nave dalle ipoteche e dai privilegi rimane senza effetto, salva la responsabilità del richiedente per i danni verso i creditori.

CAPO IV
Della distribuzione del prezzo

Art. 680.
(Disposizioni generali).

Nel caso di cui all'articolo 677, il terzo acquirente deposita presso la cancelleria del giudice, competente a norma dell'articolo 643, l'elenco dei creditori ipotecari trascritti e di quelli privilegiati che siano noti, e promuove la nomina del giudice dell'esecuzione.

Nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 644, i comproprietari non debitori depositano presso la cancelleria del giudice, competente a sensi dell'articolo 643, la domanda con gli atti e documenti giustificativi dei loro diritti nel termine stabilito.

La distribuzione del prezzo non è sospesa per il ritardo del deposito del nolo o dei proventi della amministrazione della nave regolata dall'articolo 652, alla distribuzione dei quali si procede separatamente.

Art. 681.
(Rinvio).

La distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose già costituenti pertinenze separabili è regolata dalle norme del codice di procedura civile riguardanti la distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose mobili.

La distribuzione tanto delle somme depositate a sensi dell'articolo 677 di questo codice, quanto del ricavato della vendita forzata di nave o carati è regolata dagli articoli 510 a 512; 596 a 598 del codice di procedura civile.

CAPO V
Dei procedimenti cautelari

Art. 682.
(Provvedimento di autorizzazione).

Il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

1) il divieto al proprietario debitore di disporre della nave o dei carati senza ordine di giustizia;

2) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, e, se si tratta di nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo;

3) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante, cui si riferisce l'autorizzazione.

Art. 683.
(Notificazione del provvedimento).

Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario e al comandante della nave.

Esso deve essere notificato anche al proprietario non armatore, se chi agisce è creditore dell'armatore non proprietario ed è assistito da privilegio sulla nave, e al terzo proprietario, se si tratta di nave o di carati di nave, gravati da privilegi navali od ipoteche.

Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del provvedimento al comandante sia eseguita secondo le modalità indicate dal secondo comma dell'articolo 650.

Art. 684.
(Pubblicità del provvedimento).

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nella matricola o nel registro e, ove si tratti di navi maggiori o loro carati, annotato inoltre sull'atto di nazionalità.

Art. 685.
(Amministrazione della nave sequestrata).

In caso di sequestro giudiziario o di sequestro conservativo, all'amministrazione della nave si applica il disposto dell'articolo 652.

Art. 686.
(Rinvio).

Per quanto non è espressamente disposto nel presente capo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

PARTE SECONDA
DELLA NAVIGAZIONE AEREA

LIBRO PRIMO
DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO PRIMO
DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE

Art. 687.
(Ministro competente).

L'amministrazione della navigazione aerea è retta dal ministro per l'aeronautica.

Art. 688.
(Circoscrizioni territoriali aeronautiche).

Il territorio del Regno è diviso in compartimenti di traffico aereo; i compartimenti sono suddivisi in circoscrizioni di aeroporto.

Al compartimento è preposto un ispettore di traffico aereo; alla circoscrizione di aeroporto un direttore di aeroporto.

Art. 689.

(Organi dell'amministrazione locale).

L'ispettore di traffico aereo esercita, nell'ambito del compartimento, le attribuzioni conferitegli dal presente codice, da leggi e da regolamenti.

Le funzioni amministrative, attinenti alla navigazione e al traffico aereo che si svolgono in un aeroporto statale e nella sua circoscrizione, sono esercitate dal direttore di aeroporto.

La vigilanza sull'attività che si svolge negli aerodromi privati viene esercitata da delegati di aeroporto, o di campo di fortuna, nominati dal ministro per l'aeronautica.

Art. 690.

(Concorso di competenze).

Negli aeroporti situati nell'interno di porti marittimi, la vigilanza sulla sosta e sulla circolazione di navi, di galleggianti e di aeromobili è esercitata dal direttore dell'aeroporto d'accordo con il comandante del porto.

Art. 691.

(Vigilanza sul traffico nazionale all'estero).

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

TITOLO SECONDO

DEI BENI PUBBLICI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE

Art. 692.

(Beni del demanio aeronautico).

Fanno parte del demanio aeronautico:

a) gli aerodromi militari e gli aerodromi civili istituiti dallo Stato;

b) ogni costruzione o impianto statale destinato al servizio della navigazione aerea.

Art. 693.

(Opere di pubblico interesse).

Sono ad ogni effetto di pubblico interesse le opere che, con decreto del ministro per l'aeronautica, siano dichiarate necessarie all'istituzione e all'ampliamento da parte dello Stato di aerodromi e di altri impianti aeronautici da destinarsi a servizi statali o al traffico aereo civile.

Art. 694.

(Concessione di suolo negli aerodromi statali).

Il ministro per l'aeronautica, di concerto con il ministro per le finanze, può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, dare in concessione a privati, per un periodo non superiore a venti anni, parti di suolo degli aerodromi statali, per costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo.

Per la costruzione e l'esercizio di depositi di materiali o sostanze che presentano il pericolo d'incendio o di esplosione si osservano le norme stabilite dal regolamento.

Art. 695.

(Concessione di uso di aviorimesse e di altri edifici).

Negli aerodromi statali, compatibilmente con le esigenze del servizio aeronautico, l'ispettore di traffico aereo può concedere l'uso di aviorimesse o di altri edifici per la durata minima di tre mesi.

Il concessionario è tenuto al versamento di una cauzione.

Art. 696.

(Misura del canone).

Per le concessioni previste dall'articolo precedente la misura del canone è stabilita dall'intendente di finanza competente, d'accordo con l'amministrazione aeronautica e col richiedente.

In caso di disaccordo provvede il ministro per le finanze.

Art. 697.

(Revoca delle concessioni).

Le concessioni di cui all'articolo 694 possono essere revocate per specifici motivi inerenti al pubblico uso dell'aerodromo o per altre ragioni di pubblico interesse; le concessioni di cui all'articolo 695 sono revocabili a giudizio discrezionale dell'amministrazione aeronautica.

La revoca non dà diritto ad indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'articolo 44.

Nelle concessioni che hanno dato luogo a costruzioni di opere stabili, salvo che non sia diversamente stabilito, l'amministrazione aeronautica è tenuta a corrispondere un indennizzo ai sensi degli ultimi due comma dell'articolo 42.

Art. 698.

(Vigilanza sull'attività dei concessionari).

La vigilanza sull'attività esplicata in base a concessione, è esercitata, nell'ambito di ciascuna circoscrizione, dal direttore di aeroporto.

Art. 699.

(Rinvio).

Per quanto non è disposto nel presente titolo, si applicano le norme degli articoli 37, 38, 40, 41; 43 a 49; 54. I poteri attribuiti dall'articolo 54 al capo di compartimento spettano, per il demanio aeronautico, al direttore di aeroporto.

TITOLO TERZO

DELL'ORDINAMENTO E DELLA POLIZIA DEGLI AERODROMI

CAPO I

Dell'uso degli aerodromi statali

Art. 700.

(Aerodromi aperti al traffico civile).

Sono aperti al traffico aereo civile:

a) gli aeroporti e i campi di volo civili istituiti dallo Stato e adibiti permanentemente al servizio della navigazione aerea;

b) gli aeroporti e i campi di volo militari designati dal ministro per l'aeronautica.

Art. 701.
(Uso degli aeroporti statali).

Negli aeroporti statali aperti al traffico civile possono, nei limiti prescritti dal regolamento, approdare, sostare e partire gli aeromobili privati.

Gli aeromobili stranieri possono esservi ammessi a condizione di reciprocità, o quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali, salva in ogni caso la facoltà del ministro per l'aeronautica di dare autorizzazioni temporanee.

I diritti per l'uso degli aeroporti statali sono fissati dal regolamento. Tali diritti comprendono il corrispettivo delle prestazioni del personale, secondo le norme del regolamento medesimo.

Art. 702.
(Uso dei campi di fortuna).

Salva la disposizione dell'articolo 841, l'approdo e la partenza degli aeromobili privati nei campi di fortuna sono consentiti solo in caso di necessità.

Art. 703.
(Uso dei campi di volo statali).

L'uso dei campi di volo istituiti dallo Stato e aperti al traffico civile è consentito solo agli alianti.

Gli alianti stranieri possono esservi ammessi a condizione di reciprocità.

CAPO II
Degli aerodromi e degli altri impianti aeronautici privati

Art. 704.
(Istituzione di aerodromi e altri impianti privati).

L'istituzione, da parte di privati, di aeroporti, campi di fortuna, campi di volo e di altri impianti aeronautici, deve essere preventivamente autorizzata dal ministro per l'aeronautica.

L'autorizzazione abilita all'esercizio dell'aerodromo o dell'impianto. Le tariffe relative devono essere approvate dal ministro per l'aeronautica.

Art. 705.
(Vigilanza sugli aerodromi e sugli altri impianti aeronautici privati).

La vigilanza sull'attività esplicata in base all'autorizzazione, di cui all'articolo precedente, è esercitata, per gli aerodromi ove sia un delegato di aeroporto, o di campo di fortuna, dal delegato medesimo; negli altri aerodromi, è esercitata dal direttore di aeroporto della circoscrizione.

Parimenti il direttore di aeroporto esercita la vigilanza sull'attività esplicata, fuori degli aerodromi, relativamente ad altri impianti aeronautici.

Art. 706.
(Impianti radioelettrici privati).

Gli impianti radioelettrici privati sono sottoposti al controllo tecnico dei ministri per le comunicazioni e per l'aeronautica, che ne stabiliscono d'accordo le modalità d'installazione e di uso.

Art. 707.
(Registro degli aerodromi e degli impianti privati).

Gli aerodromi e gli altri impianti, costruiti e gestiti da privati, sono iscritti in un registro tenuto presso il ministero per l'aeronautica, con le modalità stabilite dal regolamento.

Nel registro devono essere annotati gli atti e i fatti relativi al trasferimento della proprietà o dell'esercizio dell'aerodromo o dell'impianto.

Il registro può essere consultato da chiunque ne faccia richiesta.

Art. 708.
(Uso degli aerodromi privati).

Salvo il caso di necessità, per l'uso di aerodromi privati non aperti al traffico è richiesto il consenso dell'esercente dell'aerodromo.

Art. 709.
(Apertura al traffico di aerodromi privati).

L'apertura al traffico aereo civile di aerodromi privati adibiti ad usi speciali è sottoposta all'autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Per esigenze di pubblico interesse il ministro può inoltre dichiarare aperti al traffico determinati aerodromi privati; in tal caso è dovuto all'esercente un'indennità da determinarsi a norma del regolamento.

Art. 710.
(Mutamenti relativi alla proprietà di aerodromi o altri impianti).

L'alienazione, la locazione di aerodromi o di altri impianti aeronautici privati, nonchè la costituzione di usufrutto sui medesimi, non hanno effetto se non sono autorizzate dal ministro per l'aeronautica. Ove l'autorizzazione non sia data entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda, questa si intende respinta.

La successione a causa di morte nella proprietà o nell'usufrutto degli aerodromi o degli altri impianti predetti deve essere notificata al ministro per l'aeronautica entro quindici giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato. Entro tre mesi dalla notifica, il ministro può promuovere l'espropriazione per pubblico interesse.

Art. 711.
(Mutamenti relativi all'esercizio di aerodromi o altri impianti).

La cessione dell'esercizio di aerodromi o di altri impianti aeronautici privati non ha effetto se non è autorizzata dal ministro per l'aeronautica.

In caso di esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario dell'aerodromo o dell'impianto non può subentrare nell'esercizio dei medesimi senza l'autorizzazione del ministro predetto.

Ove l'autorizzazione prevista dai comma precedenti non sia data entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda, questa si intende respinta.

La successione a causa di morte nell'esercizio di un aerodromo o di altro impianto privato deve essere notificata al ministro per l'aeronautica entro quindici giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato. Entro tre mesi dalla notifica, il ministro può revocare l'autorizzazione a esercitare l'aerodromo o l'impianto.

Art. 712.
(Revoca dell'autorizzazione).

L'autorizzazione all'esercizio degli aerodromi e degli altri impianti aeronautici privati è in ogni caso revocabile per specifici motivi di ordine pubblico o di interesse generale della navigazione.

Art. 713.
(Cessazione dell'esercizio).

La cessazione dell'esercizio degli aerodromi e degli altri impianti è sottoposta alla preventiva autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Il ministro può prescrivere un termine prima del quale la cessazione non può aver luogo, ovvero provvedere al temporaneo esercizio diretto dietro corresponsione al privato di un'adeguata indennità secondo le norme del regolamento, ovvero promuovere l'espropriazione per pubblico interesse.

Ove il ministro non provveda entro sessanta giorni dalla domanda, l'autorizzazione s'intende negata.

CAPO III.

Vincoli della proprietà privata

Art. 714.
(Ostacoli all'esercizio del volo).

In vicinanza degli aerodromi e di altri impianti aeronautici possono essere vietate piantagioni, opere o costruzioni che ostacolino l'esercizio del volo o il funzionamento degli impianti.

Possono inoltre essere disposti l'abbattimento di piantagioni, la demolizione di costruzioni esistenti e in genere la modificazione della consistenza dei fondi.

L'ordine è dato con decreto reale su proposta del ministro per l'aeronautica.

Art. 715.
(Opere che intralciano la na[illegible]ne).

Il ministro per l'aeronautica può ordinare il collocamento di segnali su opere, costruzioni, piantagioni che costituiscano intralcio per la navigazione aerea.

Il ministro può altresì ordinare, secondo le norme stabilite dal regolamento, che per dette opere o costruzioni siano adottate altre misure, indispensabili per la sicurezza della navigazione.

Art. 716.
(Impianti di linee elettriche)

Il ministro per l'aeronautica può vietare l'impianto o il passaggio di linee elettriche, funivie, filovie e teleferiche sui fondi situati in vicinanza di aerodromi o di altri impianti aeronautici.

Art. 717.
(Indennità).

Nei casi previsti negli articoli 714, primo comma, e 716 non è dovuto alcun indennizzo; in quelli previsti nel secondo comma dell'articolo 714 è dovuto un indennizzo da determinare secondo le norme sull'espropriazione per pubblico interesse.

Nei casi previsti nell'articolo 715, primo comma, è dovuto il rimborso delle spese di impianto, di manutenzione e di esercizio; in quelli previsti nel secondo comma dell'articolo predetto è dovuta un'indennità nei limiti e con le modalità stabilite dal regolamento.

CAPO IV.

Della polizia degli aerodromi

Art. 718.
(Funzioni di polizia).

Le funzioni di polizia sono esercitate dal direttore di aeroporto nell'aeroporto in cui ha sede, nonchè, entro l'ambito della circoscrizione, negli altri aerodromi statali e in quelli privati dove non siano delegati di aeroporto o di campo di fortuna.

Negli aerodromi privati dove sono delegati di aeroporto o di campo di fortuna, le funzioni di polizia sono esercitate da questi ultimi.

Art. 719.
(Movimento degli aeromobili nell'aeroporto).

Il direttore dell'aeroporto regola e vigila, secondo le norme del regolamento, l'atterramento o l'ammaramento, l'involo, il movimento, la sosta degli aeromobili nell'aeroporto.

Art. 720.
(Imbarco e sbarco).

Il direttore dell'aeroporto regola e vigila, secondo le norme del regolamento, il carico, lo scarico e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri nell'aeroporto.

Art. 721.
(Ricovero di aeromobili e riparazioni).

Il direttore dell'aeroporto, compatibilmente con le esigenze del servizio ed alle condizioni previste dal regolamento, può autorizzare il ricovero di aeromobili nelle aviorimesse esistenti nell'aeroporto.

L'autorità predetta può altresì autorizzare l'esecuzione di lavori sugli aeromobili, con personale dell'aeroporto.

Art. 722.
(Obblighi e responsabilità dell'esercente).

L'esercente dell'aeromobile è tenuto a provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile ricoverato nelle aviorimesse di aeroporti statali.

L'esercente è responsabile dei danni al personale e al materiale dello Stato.

Art. 723.
(Deposito di cose nell'aeroporto).

Il direttore dell'aeroporto può consentire il deposito di merci o di altri materiali nell'aeroporto, determinandone le modalità ed il canone.

Il deposito di sostanze che presentano pericolo di incendio o di esplosione è sottoposto all'autorizzazione del ministro per l'aeronautica e all'osservanza delle prescrizioni opportune per garantire l'incolumità pubblica.

L'autorizzazione predetta è richiesta anche quando il deposito è effettuato in aviorimesse o edifici dei concessionari.

Nei casi di deposito abusivo o di scadenza del termine fissato, il direttore di aeroporto procede a norma dell'articolo 64.

Art. 724.

(Bollettini meteorologici e segnalazioni per la navigazione).

Il direttore di aeroporto cura la pubblicazione dei bollettini meteorologici, nonchè delle informazioni che comunque interessano la sicurezza della navigazione aerea. Egli dispone altresì le segnalazioni necessarie per la navigazione aerea.

Per gli aerodromi della circoscrizione nei quali esiste un comando militare, le segnalazioni sono concordate con questo.

Per gli idroscali situati nell'interno o nelle immediate vicinanze di porti marittimi o interni, le segnalazioni sono concordate altresì, rispettivamente, con l'autorità marittima e con quella preposta alla navigazione interna.

Art. 725.

(Servizi sussidiari e di controllo).

La disciplina e il coordinamento dei servizi radioelettrici e degli altri servizi sussidiari, nonchè dei servizi di controllo, è esercitata dal direttore di aeroporto nell'ambito della propria circoscrizione.

Il direttore di aeroporto esercita altresì la vigilanza sui servizi predetti.

Art. 726.

(Impiego di mezzi per urgenti necessità).

Il direttore dell'aeroporto può, in caso di urgente necessità di servizio, ordinare che gli aeromobili e ogni altro mezzo di trasporto, i quali si trovino nell'aeroporto, siano messi a sua disposizione con il relativo personale. Può parimenti ordinare che sia messo a sua disposizione ogni altro mezzo che ritenga necessario.

Art. 727.

(Soccorso ad aeromobili in pericolo).

Il direttore di aeroporto, che abbia notizia di un aeromobile in pericolo o della caduta di un aeromobile o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e quando non abbia a disposizione o non possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso ad altre autorità, che possano utilmente intervenire.

Quando l'autorità aeronautica non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale, o da quella marittima se il sinistro è avvenuto in mare.

Art. 728.

(Compenso e indennità).

Qualora nelle operazioni di soccorso di cui all'articolo precedente siano stati impiegati mezzi appartenenti a privati, le persone che hanno prestato il soccorso hanno diritto a compenso per l'opera utilmente prestata, nonchè, in ogni caso, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese, secondo i criteri fissati dagli articoli 983 e seguenti, quando ne ricorrano gli estremi; negli altri casi secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

Art. 729.

(Rimozione di relitti).

Nel caso di caduta di un aeromobile entro il perimetro di un aerodromo della circoscrizione, il direttore di aeroporto ordina al proprietario di provvedere a proprie spese alla rimozione dei relitti, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Se il ricavato della vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Quando il ricavato della vendita dei relitti supera le spese, sulla differenza concorrono i creditori privilegiati e ipotecari sull'aeromobile.

Nei casi di urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio per conto e a spese del proprietario.

Art. 730.

(Ingiunzione per rimborso di spese).

Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, il direttore di aeroporto emette ingiunzione resa esecutoria con decreto del pretore competente per territorio.

Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, il direttore di aeroporto può procedere agli atti esecutivi.

Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito a al suo ammontare, previo versamento della somma fissata nell'atto d'ingiunzione.

L'opposizione è proposta dinanzi al giudice competente per valore.

TITOLO QUARTO

DELLA GENTE DELL'ARIA

Art. 731.

(Distinzione della gente dell'aria).

La gente dell'aria comprende:

a) il personale di volo;

b) il personale addetto ai servizi a terra;

c) il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche.

Art. 732.

(Categorie del personale di volo).

Il personale di volo si divide in quattro categorie:

1° personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili;

2° personale addetto agli apparati radioelettrici;

3° personale addetto agli apparati motori ed agli altri meccanismi degli aeromobili;

4° personale addetto ai servizi complementari di bordo.

Art. 733.
(Personale addetto ai servizi a terra).

Il personale addetto ai servizi a terra comprende:
1) il caposcalo e l'altro personale, non di volo, delle imprese di trasporto aereo;
2) il personale, non di volo, delle imprese di lavoro aereo;
3) il personale, non di volo, delle scuole di volo;
4) il personale addetto ai servizi degli aerodromi.

Art. 734.
(Personale tecnico-direttivo delle costruzioni).

Il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche comprende:
1) gli ingegneri aeronautici;
2) i periti aeronautici.

Art. 735.
(Albi e registro della gente dell'aria).

Il personale di volo delle prime tre categorie è iscritto in albi nazionali; quello della quarta categoria è iscritto in apposito registro.

I capiscalo e il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche sono iscritti in due distinti albi nazionali.

Art. 736.
(Ente nazionale della gente dell'aria).

Gli albi e il registro di iscrizione della gente dell'aria sono tenuti dall'Ente nazionale della gente dell'aria.

L'Ente, costituito secondo le disposizioni del regolamento, ha personalità giuridica.

Il regolamento stabilisce anche le altre attribuzioni dell'Ente.

Art. 737.
(Requisiti per l'iscrizione negli albi e nel registro).

Possono conseguire l'iscrizione negli albi e nel registro della gente dell'aria i cittadini italiani, che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento.

Il ministro per l'aeronautica può autorizzare l'iscrizione di italiani non regnicoli negli albi e nel registro.

Gli stranieri possono essere iscritti negli albi e nel registro della gente dell'aria solo nei casi e alle condizioni stabilite in convenzioni internazionali, ovvero previa autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 738.
(Documenti di lavoro della gente dell'aria).

Il personale di volo è munito di un libretto d'iscrizione. Parimenti sono muniti di un libretto d'iscrizione i capiscalo; il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche è munito di un certificato d'iscrizione.

Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento.

Art. 739.
(Titoli professionali).

I titoli professionali per il personale di volo della prima categoria, addetto ai servizi di trasporto, sono:
a) comandante superiore;
b) primo comandante;
c) comandante;
d) ufficiale di rotta di prima classe;
e) ufficiale di rotta di seconda classe;
f) pilota di prima;
g) pilota di seconda.

I titoli professionali per il personale di volo della prima categoria, addetto agli altri servizi, sono: pilota collaudatore, pilota istruttore.

I titoli professionali per il personale di volo della seconda categoria sono:
a) marconista capo;
b) marconista di prima;
c) marconista di seconda.

I titoli professionali per il personale di volo della terza categoria, addetto ai servizi di trasporto, sono:
a) motorista capo;
b) motorista di prima;
c) motorista di seconda.

I titoli professionali per il personale di volo della terza categoria, addetto agli altri servizi, sono: motorista di volo per i collaudi, motorista di volo presso le scuole di pilotaggio.

Art. 740.
(Collocamento del personale di volo).

Al collocamento degli iscritti negli albi e nel registro del personale di volo si provvede, nel territorio del Regno, esclusivamente ad opera di un ufficio istituito secondo norme stabilite con legge. L'esercente ha facoltà di libera scelta tra gli iscritti negli elenchi di detto ufficio.

Art. 741.
(Divieto di mediazione).

La mediazione anche gratuita per il collocamento degli iscritti negli albi e nel registro è vietata.

Qualsiasi compenso corrisposto per un'attività svolta in contrasto con tale disposizione può essere ripetuto.

Art. 742.
(Assunzione all'estero).

All'assunzione all'estero di personale di volo, destinato a far parte di equipaggi di aeromobili nazionali, sovraintende l'autorità consolare.

TITOLO QUINTO

DEL REGIME AMMINISTRATIVO DEGLI AEROMOBILI

CAPO I

Delle distinzioni degli aeromobili

Art. 743.
(Nozione di aeromobile).

Per aeromobile si intende ogni macchina atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo ad un altro.

Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche, sono stabilite dal regolamento.

Art. 744.
(Aeromobili di Stato e aeromobili privati).

Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, destinati esclusivamente alla polizia, alla dogana, alla posta o ad altro servizio di Stato.

Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati.

Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia.

Art. 745.
(Aeromobili militari).

Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali.

Art. 746.
(Aeromobili equiparati a quelli di Stato).

Il ministro per l'aeronautica può, con suo provvedimento, equiparare agli aeromobili di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti ad un servizio di Stato di carattere non commerciale.

Art. 747.
(Distinzione degli aeromobili privati).

Gli aeromobili privati, in relazione al loro impiego, si distinguono in:

a) aeromobili da trasporto pubblico, destinati a trasportare persone o cose mediante compenso di qualsiasi natura, ovvero anche senza compenso, se il trasporto è effettuato da una impresa di trasporti aerei;

b) aeromobili da lavoro aereo, destinati a scopi industriali e commerciali o ad altra utilizzazione con compenso, che non siano il trasporto di persone o di cose;

c) aeromobili da turismo, destinati a scopo diverso da quelli indicati nei comma precedenti e senza compenso.

Il regolamento determina le altre categorie di aeromobili in relazione al loro impiego.

Art. 748.
(Norme applicabili agli aeromobili militari, di dogana e di polizia).

Salva diversa disposizione, agli aeromobili militari, di dogana e di polizia non si applicano le norme del presente codice.

CAPO II

Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione

SEZIONE I. — *Dell'individuazione dell'aeromobile*

Art. 749.
(Ammissione dell'aeromobile alla navigazione).

Sono ammessi alla navigazione gli aeromobili iscritti nei registri tenuti dagli uffici competenti ed abilitati nelle forme previste dal presente codice.

Sono iscritti nei registri predetti gli aeromobili che rispondono ai prescritti requisiti di individuazione e di nazionalità.

Agli effetti dell'iscrizione e a tutti gli altri effetti di legge l'aeromobile è individuato dalla marca di nazionalità e da quella d'immatricolazione, ovvero, se trattasi di aliante libratore, da un numero.

Art. 750.
(Marca o numero di immatricolazione).

La marca d'immatricolazione è composta da un gruppo di quattro lettere, è assegnata dal ministro per l'aeronautica e deve essere diversa per ogni aeromobile.

Il numero degli alianti libratori è assegnato dalla Reale unione nazionale aeronautica.

SEZIONE II. — *Dei requisiti di nazionalità*

Art. 751.
(Nazionalità dei proprietari di aeromobili italiani).

Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale o nel registro matricolare della Reale unione nazionale aeronautica, gli aeromobili che appartengono per intero:

a) allo Stato, alle provincie, ai comuni e ad ogni altro ente pubblico italiano;

b) a cittadini italiani;

c) a società costituite e aventi sede nel Regno, il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani, e il cui presidente e due terzi degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato, nonchè il direttore generale, siano cittadini italiani.

Art. 752.
(Aeromobili iscritti in registri stranieri).

Non possono ottenere l'iscrizione gli aeromobili che risultino già iscritti in un registro aeronautico straniero.

SEZIONE III. — *Dell'iscrizione dell'aeromobile e dell'abilitazione alla navigazione*

Art. 753.
(Iscrizione degli aeromobili).

Gli aeromobili, ad eccezione degli alianti libratori, sono immatricolati nel registro aeronautico nazionale, tenuto presso il ministero per l'aeronautica.

Gli alianti libratori sono iscritti nel registro matricolare tenuto presso la Reale unione nazionale aeronautica.

Art. 754.
(Termine per l'iscrizione).

L'iscrizione degli aeromobili deve essere richiesta, a cura del proprietario, entro otto giorni dal rilascio del certificato di navigabilità e, per gli alianti libratori, dal rilascio del certificato di collaudo.

Art. 755.
(Abilitazione degli aeromobili alla navigazione).

Gli aeromobili immatricolati nel registro aeronautico nazionale sono abilitati alla navigazione dal certificato d'immatricolazione.

Gli alianti libratori sono abilitati alla navigazione dall'attestazione dell'avvenuta iscrizione nel registro matricolare, fatta dalla Reale unione nazionale aeronautica, mediante annotazione sul certificato di collaudo.

Art. 756.
(Certificato di immatricolazione).

Il certificato di immatricolazione è rilasciato dal ministro per l'aeronautica ed enuncia i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, l'uso al quale è destinato, il nome e il domicilio del proprietario, l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile, nonchè le altre indicazioni richieste dal regolamento.

Devono essere annotate sul certificato le variazioni o riparazioni che importino notevoli modificazioni del tipo o del valore dell'aeromobile.

Art. 757.
(Marca di nazionalità).

Gli aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale hanno la marca di nazionalità stabilita dal regolamento.

SEZIONE IV. — *Della perdita dei requisiti di nazionalità e della cancellazione dai registri*

Art. 758.
(Perdita dei requisiti di nazionalità).

Il proprietario di un aeromobile iscritto nei registri nazionali deve entro otto giorni denunciare al ministro per l'aeronautica o, se trattasi di aliante libratore, alla Reale unione nazionale aeronautica, l'avvenuta iscrizione in un registro straniero, nonchè ogni altro fatto che importi la perdita dei requisiti di nazionalità.

L'autorità che ha ricevuto la denuncia o che ha comunque avuto conoscenza di uno dei fatti indicati nel prima comma, procede alla pubblicazione, mediante affissione negli uffici della direzione dell'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile e inserzione nel foglio degli annunzi legali, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.

Quando nel detto termine non siano proposte opposizioni, l'autorità, se sull'aeromobile non risultano iscritti diritti reali o di garenzia, esegue la cancellazione dell'aeromobile dal registro d'iscrizione.

In caso di opposizione, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garenzia, la cancellazione può essere effettuata solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stato soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze, disposte dall'autorità aeronautica per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori. In caso contrario l'autorità aeronautica promuove la vendita giudiziale dell'aeromobile.

Art. 759.
(Perdita dei requisiti di nazionalità nei casi di successione e di aggiudicazione).

Quando l'aeromobile nazionale pervenga ad uno straniero per successione a causa di morte, l'erede o il legatario, entro otto giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato, deve farne denuncia all'autorità indicata nell'articolo precedente. L'autorità procede a norma del secondo, terzo e quarto comma di detto articolo.

Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione dell'aeromobile a straniero. Il termine per la denuncia decorre dal giorno dell'aggiudicazione.

Art. 760.
(Demolizione dell'aeromobile).

Il proprietario, che intende procedere alla demolizione dell'aeromobile, deve farne dichiarazione al ministero per l'aeronautica, se l'aeromobile si trova nel Regno, all'autorità consolare, se si trova all'estero, consegnando i documenti ed i libri di bordo. L'autorità predetta provvede ai sensi del secondo comma dell'articolo 758.

Se entro sessanta giorni dalla pubblicazione sono promosse opposizioni dai creditori, ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sull'aeromobile, l'autorizzazione può essere data solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze, disposte dall'autorità aeronautica per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

Tuttavia la demolizione può senz'altro essere autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza accertate dal Registro aeronautico italiano nel Regno o dall'autorità consolare all'estero.

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano agli alianti libratori.

Art. 761.
(Perdita presunta).

Quando dal giorno dell'ultima notizia sono trascorsi tre mesi, l'aeromobile si presume perito nel giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia.

Art. 762.
(Cancellazione dell'aeromobile dai registri).

L'aeromobile è cancellato dal registro d'iscrizione quando:

a) è perito o si presume perito;

b) è stato demolito;

c) ha perduto i requisiti di nazionalità richiesti nell'articolo 751;

d) è stato iscritto in un registro straniero.

La cancellazione dell'aeromobile deve essere richiesta dal proprietario, ma può essere disposta anche di ufficio.

All'atto della cancellazione l'autorità ritira il certificato d'immatricolazione o quello di collaudo.

CAPO III

Della navigabilità dell'aeromobile

Art. 763.

(*Condizioni di navigabilità*).

L'aeromobile che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente attrezzato e atto all'impiego al quale è destinato.

Art. 764.

(*Certificato di navigabilità e certificato di collaudo*).

L'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea viene attestata dal certificato di navigabilità, o, per gli alianti libratori, dal certificato di collaudo.

Il certificato di navigabilità attesta altresì l'idoneità tecnica dell'aeromobile ad un determinato impiego o servizio, e la sua assegnazione ad una delle categorie indicate nell'articolo 747. Parimenti il certificato di collaudo attesta l'idoneità dell'aliante all'impiego.

Art. 765.

(*Impiego dell'aeromobile*).

L'aeromobile può essere adibito soltanto al servizio o all'impiego consentito alla categoria alla quale, dal certificato di navigabilità, risulta assegnato.

Tuttavia l'aeromobile può essere destinato ad un servizio o ad un impiego proprio della categoria che importa attitudini tecniche minori; ma in tal caso non si applica il più favorevole regime previsto per gli aeromobili della categoria inferiore.

Art. 766.

(*Rilascio dei certificati di navigabilità e di collaudo*).

Il certificato di navigabilità e quello di collaudo vengono rilasciati dal Registro aeronautico italiano.

Le condizioni per il rilascio, le formalità, la durata e la rinnovazione sono determinate dal regolamento.

Ai fini dell'articolo 754, il Registro deve dare immediata notizia al ministro per l'aeronautica o alla Reale unione nazionale aeronautica del rilascio dei certificati di navigabilità e di collaudo.

Art. 767.

(*Modificazioni all'aeromobile*).

Dopo il rilascio del certificato di navigabilità o di collaudo non possono apportarsi modifiche all'aeromobile senza preventiva autorizzazione del Registro aeronautico italiano.

Art. 768.

(*Visite e ispezioni*).

Il Registro aeronautico italiano provvede, nei casi e con le modalità stabilite dal regolamento, a ispezioni e visite periodiche degli aeromobili, per l'accertamento delle condizioni di navigabilità e di impego.

L'aeromobile può essere sottoposto a ispezioni o visite straordinarie, sempre che il Registro lo ritenga opportuno ovvero si siano verificate avarie che possano menomare le condizioni di navigabilità dell'aeromobile o il funzionamento dei suoi organi. Il Registro deve disporre visite straordinarie ogni qualvolta ne viene richiesto dall'autorità aeronautica o da quella consolare.

La spesa delle visite periodiche e straordinarie e delle ispezioni è a carico dell'esercente.

Art. 769.

(*Visite ed ispezioni all'estero*).

All'estero le visite e le ispezioni di cui all'articolo precedente per gli aeromobili nazionali sono eseguite dal Registro aeronautico italiano ovvero dagli istituti stranieri con i quali siano stipulati accordi a tal fine.

Art. 770.

(*Efficacia probatoria dei certificati rilasciati dal Registro*).

I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro aeronautico italiano fanno fede fino a prova contraria.

CAPO IV

Dei documenti dell'aeromobile

Art. 771.

(*Documenti di bordo*).

Gli aeromobili, ad eccezione degli alianti e salvo il disposto dell'art. 840, devono avere a bordo durante il volo:

a) il certificato di immatricolazione;
b) il certificato di navigabilità;
c) i documenti doganali e sanitari;
d) il giornale di rotta;
e) l'elenco dei passeggeri;
f) gli altri documenti prescritti da leggi e da regolamenti.

Gli alianti veleggiatori devono avere a bordo, durante il volo, i certificati d'immatricolazione e di navigabilità, nonchè gli altri documenti prescritti da leggi e da regolamenti.

Gli alianti libratori devono avere a bordo, durante il volo, il certificato di collaudo e gli altri documenti prescritti da leggi e da regolamenti.

Art. 772.

(*Giornale di rotta*).

Sul giornale di rotta sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le rilevazioni eseguite, gli incidenti ed in genere gli avvenimenti di speciale importanza verificatisi durante il viaggio. Vi sono annotati altresì i fatti indicati nell'articolo 835, i testamenti ricevuti, i matrimoni celebrati a sensi dell'articolo 834, i reati commessi a bordo e le misure adottate, le indicazioni richieste dalle disposizioni sulla polizia sanitaria aeronautica.

Art. 773.

(*Libri dell'aeromobile*).

Oltre che del giornale di rotta, gli aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri o di merci devono essere provvisti dei libretti dell'aeromobile, dei motori e delle segnalazioni, e su questi devono essere eseguite le annotazioni stabilite dal regolamento.

I libri predetti possono essere custoditi presso l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile.

Art. 774.
(Tenuta e conservazione dei libri).

Le norme per la vidimazione e la tenuta dei libri dell'aeromobile sono stabilite dal regolamento.

I libri devono essere conservati per due anni dall'ultima registrazione, a cura dell'esercente.

Art. 775.
(Efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti dell'aeromobile).

Ferme per le rimanenti annotazioni sui documenti dell'aeromobile le disposizioni degli articoli 2700 e 2702 del codice civile, le annotazioni relative all'esercizio dell'aeromobile sui libri di cui agli articoli 772, 773 fanno prova anche a favore dell'esercente quando sono regolarmente effettuate; fanno prova in ogni caso contro l'esercente, ma chi vuol trarne vantaggio non può scinderne il contenuto.

TITOLO SESTO
DELL'ORDINAMENTO DEI SERVIZI AEREI

CAPO I.
Dei servizi di linea

Art. 776.
(Concessioni).

I servizi di trasporto aereo di linea non possono essere istituiti nè esercitati se non per concessione governativa, mediante decreto reale.

La concessione non può avere una durata superiore a dieci anni.

Art. 777.
(Nazionalità del concessionario).

L'esercizio dei servizi di trasporto aereo di linea, salvo il disposto dell'articolo 779, può essere concesso soltanto a persone, enti o società, capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 751, che siano provvisti dei mezzi finanziari e tecnici sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei servizi per la durata della concessione.

La direzione amministrativa e tecnica dell'impresa deve essere affidata a cittadini italiani.

Art. 778.
(Società da costituire).

La concessione può essere fatta anche a società da costituire, purchè i promotori si obblighino, per atto pubblico, a costituire legalmente la società, che risponda ai requisiti prescritti nell'articolo precedente, entro tre mesi dalla data di pubblicazione del decreto di concessione nella Gazzetta ufficiale.

Art. 779.
(Servizi internazionali di linea).

I servizi internazionali di trasporto aereo di linea possono essere concessi anche a stranieri, quando ciò sia stabilito in convenzioni internazionali.

Art. 780.
(Riserva del cabotaggio).

I servizi di trasporto aereo tra scali del Regno sono in ogni caso riservati alle imprese nazionali, salvo che diversamente sia stabilito in convenzioni internazionali.

Fuori dei casi previsti dal comma precedente, per motivi di interesse generale, all'esercizio di tali trasporti possono essere ammesse con decreto reale anche imprese straniere.

Art. 781.
(Dichiarazione di pubblico interesse).

Il decreto di concessione importa dichiarazione di pubblico interesse delle opere necessarie all'impianto e all'esercizio della linea concessa.

Art. 782.
(Cauzione del concessionario).

Nell'atto di concessione è stabilita la misura della cauzione che devono prestare, ove non ne siano dispensati, il concessionario o, nel caso di cui all'articolo 778, i promotori della società da costituire.

La cauzione è restituita in rate proporzionate al grado di avanzamento dei lavori d'impianto; l'ultima rata è restituita dopo il collaudo delle opere e del materiale.

Art. 783.
(Divieto di cessione del servizio).

Il concessionario non può cedere nè in tutto nè in parte il servizio assunto, senza la preventiva autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 784.
(Decadenza dalla concessione).

Il concessionario decade dalla concessione:

a) quando non ha iniziato l'esercizio nel giorno indicato dalla concessione, a meno che il ritardo sia derivato da causa a lui non imputabile;

b) quando, nel caso previsto nell'articolo 778, i promotori non adempiano all'obbligo di costituire la società, alla quale il servizio è stato concesso, nel termine e alle condizioni stabilite nel detto articolo;

c) negli altri casi indicati dall'atto di concessione.

In caso di decadenza, la cauzione non ancora restituita è devoluta all'erario.

Art. 785.
(Sospensione e revoca della concessione).

Per motivi di pubblico interesse, il ministro per l'aeronautica può sospendere l'esercizio della concessione e, quando lo ritenga opportuno, promuovere la revoca della concessione stessa.

Art. 786.
(Consegna degli impianti alla fine della concessione).

Alla fine della concessione, il concessionario deve riconsegnare all'amministrazione in normali condizioni di efficienza gli impianti e i materiali datigli in uso.

Salvo che il contrario non sia stabilito dall'atto di concessione, rimangono acquisiti allo Stato, senza diritto a compenso, tutti gli impianti fissi costruiti dal concessionario.

Art. 787.
(Vigilanza sui servizi di linea).

La vigilanza sull'attività dei concessionari dei servizi di linea è esercitata, nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, dall'ispettore di traffico aereo e dal direttore di aeroporto.

CAPO II
Dei servizi minori

Art. 788.
(Licenze).

Il servizio di trasporto di passeggeri e di cose a carattere discontinuo od occasionale, il servizio di lavoro aereo e le scuole di pilotaggio non possono essere esercitati senza preventiva licenza del ministro per l'aeronautica, secondo le condizioni stabilite dal regolamento.

Art. 789.
(Condizioni per il rilascio delle licenze).

Le licenze previste dall'articolo precedente possono essere rilasciate soltanto alle persone, enti o società indicare nell'articolo 751.

Art. 790.
(Durata delle licenze).

Le licenze non possono avere durata superiore ai tre anni e sono sempre revocabili.

Art. 791.
(Divieto di cessione).

Il servizio, per il quale è stata rilasciata la licenza, non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza la preventiva autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

TITOLO SETTIMO
DELLA POLIZIA DELLA NAVIGAZIONE

CAPO I.
Disposizioni generali

Art. 792.
(Vigilanza sulla circolazione aerea).

La vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea è esercitata, nell'ambito di ciascuna circoscrizione, dal direttore di aeroporto.

Art. 793.
(Divieti di volo).

Il sorvolo su determinate zone del territorio del Regno può essere vietato dal ministro per l'aeronautica per motivi militari o di sicurezza pubblica.

Lo stesso ministro può altresì, per eccezionali motivi di interesse pubblico, vietare la navigazione aerea su tutto il territorio del Regno.

Art. 794.
(Aeromobili stranieri).

Gli aeromobili stranieri, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia, possono sorvolare il territorio del Regno a condizione di reciprocità o quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali, salva in ogni caso la facoltà del ministro per l'aeronautica di dare autorizzazioni temporanee.

Gli aeromobili stranieri militari, di dogana e di polizia non possono sorvolare il territorio del Regno senza una speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 795.
(Aeromobili militari stranieri).

Gli aeromobili militari di uno Stato straniero godono del trattamento stabilito dalle convenzioni e dalle consuetudini internazionali, quando hanno ottenuta l'autorizzazione prescritta dall'articolo precedente.

In mancanza di tale autorizzazione, gli aeromobili militari stranieri non godono del trattamento predetto, nemmeno quando sono costretti ad atterrare per causa di forza maggiore o per ordine dell'autorità.

Art. 796.
(Obbligo di apporre i contrassegni di individuazione).

L'aeromobile nazionale non può circolare se non porta impressi, nei modi stabiliti dal regolamento, le marche di nazionalità e di immatricolazione o il numero.

L'aeromobile straniero deve portare i contrassegni prescritti dallo Stato nel cui registro è iscritto o quelli previsti dalle convenzioni internazionali.

Art. 797.
(Obbligo di portare a bordo licenze e brevetti).

L'aeromobile nazionale o straniero non può circolare se il personale di bordo non è munito dei brevetti, delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni prescritti e se tali documenti non sono portati a bordo.

Art. 798.
(Obbligo di assicurazione per danni a terzi sulla superficie).

L'aeromobile non può circolare se non è assicurato per i danni a terzi sulla superficie, secondo le disposizioni del presente codice, presso un'impresa di assicurazioni a ciò autorizzata dal ministro per l'aeronautica.

Gli estremi dell'assicurazione devono risultare dalla nota indicata nell'articolo 1010, vistata dal ministro per l'aeronautica.

CAPO II
Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili

Art. 799.
(Partenza degli aeromobili).

La partenza degli aeromobili, salvo il disposto dell'articolo 702 e degli articoli 841, 844, deve effettuarsi da un aeroporto.

Tuttavia nel caso previsto nell'art. 804, l'involo può effettuarsi dal fondo sul quale l'aeromobile è appro-

dato. Il possessore del fondo deve dare avviso del fatto, quando ne sia a conoscenza, alla competente autorità, secondo le norme del regolamento.

Art. 800.
(Aeromobili diretti all'estero).

Gli aeromobili diretti all'estero possono partire soltanto dagli aeroporti doganali, salvo speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica, intesi i ministri interessati.

Si considera diretto all'estero l'aeromobile che esce dal territorio doganale del Regno.

Art. 801.
(Formalità anteriori alla partenza).

Prima della partenza il comandante deve provvedere a che l'aeromobile sia sottoposto a visita di controllo da parte del direttore dell'aeroporto.

Per gli aeromobili muniti del giornale di rotta, il comandante deve altresì curare che il direttore dell'aeroporto apponga sul giornale il visto di partenza.

Art. 802.
(Autorizzazione alla partenza).

Il direttore dell'aeroporto non può autorizzare la partenza dell'aeromobile se l'esercente e il comandante non hanno adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, nonchè dalle norme sanitarie e doganali, e se non hanno provveduto al pagamento delle tasse e dei diritti dovuti.

Art. 803.
(Obbligo di approdo in corso di viaggio).

Il comandante dell'aeromobile deve approdare con la maggiore sollecitudine nel più vicino aeroporto, quando ne riceve l'ordine mediante i segnali stabiliti dal regolamento, oppure appena si accorge di sorvolare una zona vietata.

Art. 804.
(Approdo degli aeromobili).

L'approdo volontario degli aeromobili, salvo il disposto degli articoli 841, 844, può effettuarsi soltanto negli aeroporti.

Nel caso di approdo fuori di un aeroporto, il comandante dell'aeromobile e, quando sia a conoscenza del fatto, il possessore del fondo, in cui è avvenuto l'approdo, devono darne avviso alla competente autorità, secondo le norme del regolamento.

Art. 805.
(Approdo di aeromobili provenienti dall'estero).

Gli aeromobili provenienti dall'estero possono approdare soltanto negli aeroporti doganali o sanitarii, salvo speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica intesi i ministeri interessati.

Si considera proveniente dall'estero l'aeromobile che entra nel territorio doganale del Regno.

Art. 806.
(Divieto di approdo).

Il direttore di aeroporto può vietare l'approdo degli aeromobili quando lo richiedano motivi di sicurezza della navigazione.

Art. 807.
(Formalità successive all'approdo).

Subito dopo l'approdo, il comandante dell'aeromobile deve provvedere agli adempimenti doganali e sanitari, e presentare al direttore dell'aeroporto il giornale di rotta.

Il direttore dell'aeroporto appone il visto sul giornale dopo aver preso visione delle registrazioni e averne constatata la regolarità.

Per gli aeromobili sprovvisti del giornale di rotta o esentati dall'obbligo della vidimazione, il comandante deve presentarsi al direttore dell'aeroporto e dichiarare il luogo di provenienza dell'aeromobile.

Il comandante dell'aeromobile deve fornire in ogni caso al direttore dell'aeroporto tutte le informazioni che gli vengono richieste sul viaggio compiuto.

Art. 808.
(Aeromobili stranieri).

Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche agli aeromobili stranieri.

CAPO III

Della polizia di bordo e della navigazione

Art. 809.
(Autorità del comandante).

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante.

Art. 810.
(Disciplina di bordo).

I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni circa i servizi e la disciplina di bordo.

Art. 811.
(Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo).

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza dell'aeromobile, delle persone imbarcate e del carico, fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di lanciarsi col paracadute o comunque di abbandonare l'aeromobile.

Art. 812.
(Obbligo di cooperare al ricupero).

In caso di perdita dell'aeromobile, coloro che ne componevano l'equipaggio, ove ne siano richiesti immediatamente dopo il sinistro, dal comandante dell'aeromobile o dal direttore di aeroporto, sono tenuti a prestare la loro opera per il ricupero dei relitti.

Art. 813.
(Componenti dell'equipaggio soggetti ad obblighi di leva).

I componenti dell'equipaggio soggetti ad obblighi di leva o richiamati alle armi non possono essere sbarcati in paese estero senza autorizzazione della competente autorità, a meno che non vengano assunti su altro aeromobile nazionale diretto nel Regno.

Art. 814.
(Impianti e servizi di radiocomunicazione).

Il servizio pubblico di radiocomunicazioni a bordo di aeromobili è sottoposto a concessione secondo le norme del regolamento.

L'impianto e l'uso di apparecchi radiotrasmittenti a bordo di aeromobili è sottoposto a speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 815.
(Imbarco di passeggeri infermi).

Per l'imbarco di passeggeri infermi si osservano le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Art. 816.
(Imbarco di armi, munizioni e gas tossici).

L'imbarco su aeromobili di armi e munizioni da guerra e di gas tossici è sottoposto a speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Le norme per il trasporto di armi e munizioni da caccia sono stabilite dal regolamento.

Art. 817.
(Imbarco di merci vietate o pericolose).

Quando sono imbarcate cose di cui il trasporto è vietato da norme di polizia, o delle quali il trasporto sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per l'aeromobile, per le persone o per il carico, il comandante dell'aeromobile provvede nei modi previsti nell'articolo 194.

La consegna delle cose custodite, a sensi dell'articolo predetto, deve farsi al direttore dell'aeroporto, se l'approdo avviene nel Regno, o all'autorità consolare, se l'approdo avviene all'estero.

Art. 818.
(Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio).

Gli oggetti appartenenti alle persone morte o scomparse durante il viaggio sono custoditi dal comandante dell'aeromobile fino al luogo di primo approdo ed ivi consegnati al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare.

Le modalità della custodia, degli avvisi e della vendita sono stabilite dal regolamento.

Qualora gli interessati non abbiano fatto valere i propri diritti entro cinque anni dall'avviso, la somma ricavata dalla vendita è devoluta alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria.

Art. 819.
(Getto da aeromobili in volo).

Fuori del caso di necessità, è vietato il getto da aeromobili in volo di oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare, senza speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica. Rimane ferma in ogni caso la responsabilità per danni a terzi sulla superficie.

Art. 820.
(Uso del paracadute).

Salvo autorizzazione del ministro per l'aeronautica, l'uso del paracadute è consentito solo in caso di necessità.

Art. 821.
(Passaggio del confine).

Ogni aeromobile, proveniente dall'estero o diretto all'estero, deve attraversare il confine terrestre fra i punti e secondo le rotte prestabilite dal ministro per l'aeronautica.

Art. 822.
(Sorvolo di abitati e di aeroporti).

Per il volo al di sopra di centri abitati o di assembramenti di persone nonchè al di sopra di aeroporti devono osservarsi i limiti e le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 823.
(Sorvolo di proprietà private).

Il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo.

Art. 824.
(Vigilanza doganale).

Sono soggetti a vigilanza doganale anche gli aeromobili che navigano entro i confini del territorio dello Stato.

Art. 825.
(Altre prescrizioni).

Le norme per il trasporto e l'uso di apparecchi da ripresa fotografica e cinematografica, le prescrizioni sanitarie e le regole di circolazione, sono stabilite dal regolamento e da leggi e regolamenti speciali.

TITOLO OTTAVO
DELLE INCHIESTE SUI SINISTRI

Art. 826.
(Inchiesta sommaria).

Il direttore di aeroporto quando abbia notizia di un incidente aeronautico accaduto nella sua circoscrizione, ne dà immediata comunicazione all'autorità giudiziaria e procede ad inchiesta sommaria, d'accordo, se occorra, con l'autorità di pubblica sicurezza.

Eseguita l'inchiesta, il direttore di aeroporto ne trasmette gli atti al ministro per l'aeronautica.

Art. 827.
(Inchiesta tecnica formale).

Il ministro per l'aeronautica, presa visione della relazione sulle operazioni compiute e sulle conclusioni raggiunte nel corso dell'inchiesta sommaria, decide se vi sia luogo a procedere ad inchiesta tecnica formale.

In caso affermativo, il ministro trasmette gli atti alla commissione tecnico-amministrativa, costituita a norma del regolamento. La commissione procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente.

Art. 828.
(Persone sentite nel corso dell'inchiesta).

Possono essere sentiti, durante lo svolgimento dell'inchiesta, oltre alle persone chiamate a deporre, anche gli assicuratori, i danneggiati e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nell'aeromobile o nel carico.

Art. 829.
(Relazione di inchiesta tecnica formale).

La commissione redige una relazione delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità dell'incidente, e la deposita presso il ministero per l'aeronautica.

Art. 830.
(Sinistri aeronautici in mare).

Se il sinistro è avvenuto in mare, l'autorità, che ne ha notizia, informa la direzione di aeroporto e l'autorità marittima più vicine.

Fermo il disposto del secondo comma dell'articolo 727, l'autorità marittima provvede, d'accordo, ove possibile, con quella aeronautica, al soccorso alle persone ed alle cose, nonchè agli accertamenti opportuni, ed invia alla più vicina direzione di aeroporto copia della relazione sull'incidente e sui soccorsi prestati.

Art. 831.
(Scomparsa di aeromobili).

Se non si hanno notizie di un aeromobile e sussistono ragionevoli motivi per ritenerlo perduto, il ministro per l'aeronautica ordina che sia proceduto all'inchiesta tecnica formale.

Art. 832.
(Sinistri occorsi ad aeromobili esteri).

Nel caso di sinistro occorso ad aeromobile straniero nel territorio del Regno, il ministro per l'aeronautica ne dà comunicazione al ministero per gli affari esteri.

Il direttore di aeroporto e la commissione inquirente hanno facoltà di procedere all'interrogatorio dell'equipaggio e dei passeggeri dell'aeromobile straniero.

Art. 833.
(Sinistro ad aeromobile italiano all'estero).

Nel caso di sinistro occorso ad aeromobile italiano all'estero, l'autorità consolare italiana ne informa il ministro per l'aeronautica, il quale trasmette gli atti alla commissione tecnica amministrativa di inchiesta.

TITOLO NONO
DEGLI ATTI DI STATO CIVILE IN CORSO DI NAVIGAZIONE

Art. 834.
(Matrimonio in imminente pericolo di vita).

Durante la navigazione e quando comunque sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità nel Regno o di quella consolare all'estero, il comandante dell'aeromobile può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 101 del codice civile.

L'atto di matrimonio, compilato dal comandante, deve essere annotato sul giornale di rotta e consegnato nell'aeroporto di primo approdo al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare, insieme con un estratto del giornale di rotta.

Art. 835.
(Nascite, morti e scomparizioni da bordo).

Delle nascite e delle morti avvenute a bordo nonchè della scomparizione da bordo di persone, delle quali non sia stato possibile ricuperare il cadavere, il comandante dell'aeromobile deve prendere nota sul giornale di rotta e fare dichiarazione nel primo aeroporto di approdo al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare.

Le autorità predette raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quelle dei testimoni, indicando le enunciazioni prescritte per la compilazione dei relativi atti di stato civile, o le circostanze della scomparizione e le ricerche effettuate.

Art. 836.
(Trasmissione degli atti alle autorità competenti).

L'autorità aeronautica o consolare trasmette copia degli atti di matrimonio e dei processi verbali relativi alle dichiarazioni delle nascite e delle morti alle autorità competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile; al procuratore del Re Imperatore trasmette copia dei processi verbali di scomparizione.

Art. 837.
(Processi verbali di scomparizione in caso di perdita dell'aeromobile).

In caso di perdita dell'aeromobile, alla compilazione dei processi verbali di scomparizione e alla loro trasmissione alle autorità indicate nell'articolo precedente provvede il direttore di aeroporto nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro, o, all'estero, l'autorità consolare.

Se si tratta di perdita presunta, gli atti medesimi sono compilati e trasmessi dal direttore dell'ultimo aeroporto toccato dall'aeromobile nel Regno, ovvero, se l'ultimo aeroporto toccato è in territorio estero, dall'autorità consolare del luogo.

Nei processi verbali le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei superstiti, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti nell'articolo 761; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

Art. 838.
(Conseguenze della scomparizione).

Le conseguenze della scomparizione da bordo o per perdita dell'aeromobile sono regolate dagli articoli 211 e 212.

TITOLO DECIMO
DISPOSIZIONI SPECIALI

CAPO I
Della navigazione da turismo

Art. 839.
(Esenzione dal visto sul giornale di rotta).

Per gli aeromobili da turismo non è prescritta la vidimazione del giornale di rotta; ma il pilota deve indicare, in partenza, al direttore dell'aeroporto il prossimo luogo di approdo.

Art. 840.
(Esenzione dal giornale di rotta).

Gli aeromobili da turismo, destinati ad effettuare voli di breve durata senza scalo, con ritorno all'aero porto di partenza, sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di rotta.

Art. 841.
(Involo e atterramento).

L'involo e l'atterramento degli aeromobili da turismo possono effettuarsi anche sui campi di fortuna a tal fine designati dal ministro per l'aeronautica.

Art. 842.
(Agevolazioni speciali).

Gli aeromobili da turismo di costruzione nazionale sono esonerati dal pagamento dei diritti di partenza, di approdo e di ricovero negli aerodromi statali ed usufruiscono gratuitamente delle prestazioni del personale, indicate dal regolamento e delle informazioni dei servizi meteorologici dello Stato.

Il regolamento stabilisce le particolari esenzioni doganali per il volo effettuato con aeromobili da turismo.

Art. 843.
(Aeromobili stranieri).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli aeromobili da turismo stranieri a condizione di reciprocità.

CAPO II
Della navigazione con alianti

Art. 844.
(Involo e atterramento).

L'involo e l'atterramento degli alianti possono effettuarsi soltanto su campi di volo.

Art. 845.
(Esenzione dai libri).

Fermo per gli altri documenti il disposto dell'articolo 771, gli alianti non sono tenuti ad avere nè il giornale di rotta, nè gli altri libri indicati nell'articolo 773.

Art. 846.
(Agevolazioni).

Gli alianti godono delle agevolazioni previste nell'articolo 842.

Art. 847.
(Alianti stranieri).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli alianti stranieri a condizione di reciprocità.

LIBRO SECONDO
DELLA PROPRIETÀ E DELL'ESERCIZIO DELL'AEROMOBILE

TITOLO PRIMO
DELLA COSTRUZIONE DELL'AEROMOBILE

Art. 848.
(Dichiarazione di costruzione).

Chi imprende la costruzione di un aeromobile deve farne preventiva dichiarazione al ministro per l'aeronautica, indicando lo stabilimento in cui saranno costruiti la cellula e i motori.

Della dichiarazione è presa nota nel registro delle costruzioni, tenuto presso il ministero per l'aeronautica.

Art. 849.
(Denuncia della costruzione al Registro aeronautico italiano).

Oltre a fare la dichiarazione di cui all'articolo precedente, il costruttore, entro dieci giorni dall'inizio dei lavori, deve denunciare al Registro aeronautico italiano l'intrapresa costruzione dell'aeromobile, presentando il relativo progetto. Del pari devono essere denunciate, prima del loro inizio, le modificazioni e le riparazioni da eseguirsi sull'aeromobile.

Art. 850.
(Controllo tecnico sulle costruzioni).

Il controllo tecnico sulle costruzioni è esercitato dal Registro aeronautico italiano, nei limiti e con le modalità stabiliti da leggi e regolamenti.

Art. 851.
(Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità).

Il ministro per l'aeronautica può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non siano state fatte la dichiarazione o la denuncia previste negli articoli 848 e 849. Può altresì ordinare la sospensione della costruzione che venga diretta da persona non munita della prescritta abilitazione, ovvero che a giudizio del Registro aeronautico italiano non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica, o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.

Art. 852.
(Forma del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione dell'aeromobile, le successive modifiche e la revoca devono essere fatti per iscritto a pena di nullità.

Art. 853.
(Pubblicità del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione dell'aeromobile deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro delle costruzioni. In mancanza, l'aeromobile si consi-

dera, fino a prova contraria, costruito per conto dello stesso costruttore.

Eseguita la trascrizione, le modifiche e la revoca del contratto non hanno effetto verso i terzi che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sull'aeromobile in costruzione, se non sono trascritte nel registro predetto.

Art. 854.
(Forma del titolo, documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione).

Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'articolo 867 primo comma.

Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e l'esecuzione della trascrizione nel registro delle costruzioni si applicano gli articoli 253, 870.

Art. 855.
(Responsabilità del costruttore).

L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità e i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera.

Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia purchè abbia entro il predetto termine denunziata la difformità o il vizio.

Art. 856.
(Norme applicabili al contratto di costruzione).

Per quanto non è disposto nel presente capo si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

Art. 857.
(Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di aeromobili in costruzione).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili in costruzione o loro quote devono essere fatti nelle forme richieste nell'articolo 864.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro delle costruzioni. Nello stesso registro devono essere trascritti gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste negli articoli 867, 868, 870.

Art. 858.
(Collaudo dell'aeromobile).

A costruzione ultimata, il costruttore o il proprietario devono richiedere il collaudo dell'aeromobile da parte del Registro aeronautico italiano, per ottenere il certificato di navigabilità, o, se trattasi di aliante libratore, il certificato di collaudo. Per gli aeromobili di nuovo tipo deve essere inoltre richiesto il certificato di omologazione del tipo.

Art. 859.
(Iscrizione dell'aeromobile dopo il collaudo).

L'autorità alla quale, dopo il collaudo, è richiesta l'iscrizione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale provvede a riprodurre nel registro medesimo e ad annotare sul certificato d'immatricolazione, le trascrizioni fatte a norma degli articoli 857, 1030 nel registro delle costruzioni.

Art. 860.
(Costruzione degli alianti libratori).

Alla costruzione degli alianti libratori non si applicano gli articoli 848 a 854; 857, 859.

TITOLO SECONDO

DELLA PROPRIETÀ DELL'AEROMOBILE

Art. 861.
(Norme applicabili all'aeromobile).

In quanto non sia diversamente stabilito, gli aeromobili sono soggetti alle norme sui beni mobili.

Art. 862.
(Pertinenze e parti separabili).

Sono considerate pertinenze dell'aeromobile i paracadute, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi e in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio od ornamento dell'aeromobile.

La destinazione può essere effettuata anche da chi non sia proprietario dell'aeromobile o non abbia su questo un diritto reale.

Il motore è considerato parte separabile.

Art. 863.
(Regime delle pertinenze di proprietà aliena e diritti dei terzi sulle pertinenze).

Il regime delle pertinenze e delle parti separabili di proprietà aliena e i diritti dei terzi sulle medesime sono regolati negli articoli 247, 248. Agli effetti previsti in detti articoli, l'indicazione sul certificato d'immatricolazione tiene il luogo di quella sull'inventario di bordo.

Art. 864.
(Forma degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali sull'aeromobile o quote di esso devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. Tali atti all'estero devono essere ricevuti dall'autorità consolare.

Le disposizioni del comma precedente non si applicano agli alianti libratori.

Art. 865.
(Pubblicità degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile).

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili o loro quote sono resi pubblici mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale, ed annotazione sul certificato di immatricolazione o, se trattasi di alianti libratori, mediante trascrizione nel registro matricolare della Reale unione nazionale aeronautica.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti e le domande, per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

Art. 866.
(*Ufficio competente ad eseguire la pubblicità*).

La pubblicità deve essere richiesta al ministero per l'aeronautica, se trattasi di aeromobili immatricolati nel registro aeronautico nazionale, ovvero alla Reale unione nazionale aeronautica, se trattasi di alianti libratori.

Tuttavia la pubblicità può essere richiesta anche al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo dove l'aeromobile si trova, ovvero, per gli alianti libratori, all'ufficio locale della Reale unione nazionale aeronautica nella circoscrizione del quale è il luogo di abituale ricovero dell'aeromobile. Le autorità predette, a spese del richiedente, trasmettono immediatamente al ministero o alla Reale unione nazionale aeronautica, per la trascrizione nel registro, i documenti presentati.

Art. 867.
(*Forma del titolo per la pubblicità*).

La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi, se non in forza di un titolo avente la forma prescritta nell'articolo 2657 del codice civile.

Tuttavia, se si tratta di aliante libratore, è sufficiente una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata.

Art. 868.
(*Documenti per la pubblicità*).

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati negli articoli 253, 254.

Art. 869.
(*Esibizione del certificato di immatricolazione*).

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un aeromobile provvisto di certificato d'immatricolazione, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui all'articolo precedente, deve esibire all'ufficio, al quale richiede la pubblicità, il certificato medesimo, per la prescritta annotazione.

Tuttavia, quando la pubblicità è richiesta al ministero per l'aeronautica, se, trovandosi l'aeromobile in altra località, non è possibile esibire il certificato di immatricolazione, il ministero esegue la trascrizione nel registro e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sul certificato d'immatricolazione.

Art. 870.
(*Esecuzione della pubblicità*).

Per l'esecuzione della pubblicità si applica l'articolo 256.

Il contenuto della nota è trascritto nel registro ove l'aeromobile è immatricolato o iscritto.

Gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sul certificato d'immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti.

Art. 871.
(*Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni*).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nel registro aeronautico nazionale o nel registro matricolare.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.

Art. 872.
(*Comproprietà dell'aeromobile*).

Quando l'aeromobile appartiene per quote a più persone, si applicano gli articoli 259 a 264.

Art. 873.
(*Vendita di quota dell'aeromobile a stranieri*).

Il comproprietario dell'aeromobile non può, senza il consenso di tutti gli altri comproprietari, vendere la sua quota a stranieri.

TITOLO TERZO

DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE

CAPO I.

Dell'esercente

Art. 874.
(*Dichiarazione di esercente*).

Chi assume l'esercizio di un aeromobile deve preventivamente farne dichiarazione, nelle forme e con le modalità prescritte negli articoli 268 a 270, al direttore di aeroporto nella circoscrizione del quale è l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile, o se trattasi di aliante libratore alla Reale unione nazionale aeronautica.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'esercente non provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.

Art. 875.
(*Pubblicità della dichiarazione*).

La dichiarazione di esercente deve essere trascritta nel registro tenuto dal direttore di aeroporto competente ai sensi dell'articolo precedente ed annotata sul certificato di immatricolazione.

Per gli alianti libratori la dichiarazione di esercente è trascritta nel registro matricolare tenuto dalla Reale unione nazionale aeronautica.

Quando l'aeromobile trovasi fuori dell'aerodromo di abituale ricovero, il direttore di aeroporto esegue la trascrizione nel registro, e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sul certificato d'immatricolazione.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.

Art. 876.

(*Presunzione di esercente*).

In mancanza della dichiarazione di esercente, debitamente resa pubblica, esercente si presume il proprietario fino a prova contraria.

Art. 877.

(*Nomina del comandante*).

L'esercente nomina il comandante dell'aeromobile e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

Art. 878.

(*Responsabilità dell'esercente*).

L'esercente è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante, per quanto riguarda l'aeromobile e la spedizione.

Tuttavia l'esercente non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e di salvataggio previsti negli articoli 981, 982, nonchè degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

Art. 879.

(*Uso dell'aeromobile senza il consenso dell'esercente*).

L'esercente risponde solidalmente con chi fa uso dell'aeromobile senza il suo consenso, quando non abbia esplicato la dovuta diligenza per evitare tale uso. Tuttavia anche in tal caso il debito dell'esercente è limitato a norma delle disposizioni del titolo secondo del libro terzo.

CAPO II

Del caposcalo

Art. 880.

(*Rappresentanza del caposcalo*).

Nell'ambito dell'aeroporto, il caposcalo rappresenta l'esercente per tutto ciò che concerne l'esercizio della impresa, fatta eccezione delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri preposti dell'esercente.

Art. 881.

(*Pubblicità della procura*).

La procura conferita al caposcalo, con la sottoscrizione autenticata del proponente, e le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso la direzione dell'aeroporto, nella cui circoscrizione il caposcalo deve esplicare le sue attribuzioni, per la pubblicazione nel registro a tal fine tenuto secondo le norme stabilite dal regolamento.

Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta la rappresentanza del caposcalo si reputa generale entro i limiti stabiliti dall'articolo precedente e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche e la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Art. 882.

(*Mansioni del caposcalo*).

Il caposcalo cura la compilazione dei documenti doganali e sanitari, e dell'elenco dei passeggeri, nonchè degli altri documenti indicati dal regolamento; cura altresì la tenuta dei libri dell'aeromobile, ad esclusione del giornale di rotta.

Egli può, con comunicazione scritta, ordinare al comandante la sospensione della partenza dell'aeromobile; in caso di sovraccarico di questo, stabilisce quali siano i passeggeri e le cose che devono escludersi dall'imbarco, secondo le istruzioni dell'esercente.

CAPO III

Del comandante dell'aeromobile

Art. 883.

(*Comando dell'aeromobile*).

Il comando dell'aeromobile può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

Art. 884.

(*Designazione del comandante*).

Quando dell'equipaggio di un aeromobile fanno parte più persone di pari grado, che possono essere incaricate del comando, l'esercente deve designare quale di esse assume le funzioni di comandante. Tale designazione deve essere annotata nel giornale di rotta.

Art. 885.

(*Morte o impedimento del comandante*).

In caso di morte o di impedimento del comandante, il comando dell'aeromobile spetta di diritto al altro componente dell'equipaggio, secondo l'ordine gerarchico di bordo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'esercente o, in mancanza di queste, fino al primo approdo, ove il direttore di aeroporto o l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario.

Art. 886.

(*Assunzione di comandante straniero all'estero*).

Il comando di un aeromobile nazionale può, all'estero, essere affidato ad uno straniero nei casi e con le modalità previste nell'articolo 294.

Art. 887.

(*Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali*).

Al comandante dell'aeromobile, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione. Durante le soste egli deve provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile.

Il comandante rappresenta l'esercente. Nei confronti degli interessati nell'aeromobile e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

Art. 888.

(*Atti di stato civile e testamenti*).

Il comandante dell'aeromobile esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice, e riceve i testamenti a norma dell'articolo 616 del codice civile.

Art. 889.
(Doveri del comandante prima della partenza).

Prima della partenza, il comandante deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere, convenientemente attrezzato ed equipaggiato. Deve altresì accertarsi che il carico sia ben disposto e centrato, e che le condizioni atmosferiche consentano una sicura navigazione.

Art. 890.
(Documenti di bordo e tenuta del giornale di rotta).

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti, relativi all'aeromobile, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che il giornale di rotta sia regolarmente tenuto.

Art. 891.
(Abbandono dell'aeromobile in pericolo).

Il comandante non può ordinare l'abbandono dell'aeromobile in pericolo se non dopo l'inutile esperimento dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarlo.

Il comandante deve abbandonare l'aeromobile per ultimo provvedendo, in quanto possibile, a salvare i documenti di bordo e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

Art. 892.
(Limiti della rappresentanza del comandante).

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'esercente o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, il comandante può far eseguire le riparazioni e provvedere agli acquisti necessarii per la continuazione del viaggio, e, ove occorra, può prendere a prestito il danaro per far fronte a tali esigenze. Parimenti può congedare persone dell'equipaggio ed assumerne per la residua durata del viaggio.

La presenza dell'esercente o di un suo rappresentante munito dei necessari poteri è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'esercente nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati, si presumono note agl'interessati fino a prova contraria.

Art. 893.
(Provvedimenti per la salvezza della spedizione).

In corso di viaggio il comandante deve prendere i provvedimenti necessari per la salvezza dell'aeromobile, dei passeggeri e del carico.

Art. 894.
(Vendita e ipoteca dell'aeromobile).

Il comandante non può vendere nè ipotecare l'aeromobile senza mandato speciale del proprietario.

CAPO IV
Dell'equipaggio

Art. 895.
(Formazione dell'equipaggio).

L'equipaggio è costituito dal comandante e dalle altre persone addette al servizio in volo dell'aeromobile.

Art. 896.
(Composizione dell'equipaggio).

La composizione dell'equipaggio è determinata dall'esercente, in relazione alle caratteristiche ed all'impiego dell'aeromobile, con le modalità e nei limiti stabiliti da leggi speciali e da regolamenti.

Per gli aeromobili da trasporto di persone in servizio pubblico, la composizione dell'equipaggio deve in ogni caso essere approvata dal ministro per l'aeronautica.

Art. 897.
(Assunzione dei componenti dell'equipaggio).

L'equipaggio degli aeromobili nazionali deve essere interamente formato da iscritti negli albi o nel registro del personale di volo.

Art. 898.
(Assunzione all'estero di non iscritti o di stranieri).

All'estero, in caso di necessità, l'autorità consolare può autorizzare che dell'equipaggio facciano parte, purchè in possesso del prescritto titolo professionale di altro a questo corrispondente, persone non inscritte negli albi o nel registro, anche se cittadini stranieri, fino al ritorno dell'aeromobile nel primo aeroporto nazionale.

Art. 899.
(Gerarchia di bordo).

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio è determinata dall'ordine delle categorie indicate nell'articolo 732, e, nell'ambito di ciascuna categoria, dall'ordine dei titoli professionali indicati nell'articolo 739.

TITOLO QUARTO
DEL CONTRATTO DI LAVORO DEL PERSONALE DI VOLO

CAPO I
Della formazione del contratto

Art. 900.
(Idoneità fisica).

L'assunzione degli iscritti negli albi o nel registro del personale di volo, destinati a far parte dell'equipaggio, deve essere effettuata con l'osservanza delle norme sulle visite mediche dirette ad accertare l'idoneità degli iscritti, in rapporto al servizio cui devono essere adibiti a bordo.

Le modalità per le visite sono stabilite dal regolamento.

Art. 901.
(Capacità dei minori degli anni diciotto).

Il minore di anni diciotto iscritto nel registro della quarta categoria del personale di volo può, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro per i servizi complementari di bordo, stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano.

La revoca del consenso alla iscrizione nel registro da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di nuovi contratti di lavoro, ma non lo priva della ca-

pacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati nè della capacità di prestare il proprio lavoro, fino al compimento del viaggio in corso.

Art. 902.
(*Tipi e durata del contratto*).

Il contratto di lavoro può essere stipulato a tempo determinato e a tempo indeterminato.

Il contratto si reputa a tempo indeterminato se la fissazione del termine non risulta giustificata dalla specialità del rapporto.

Art. 903.
(*Forma del contratto*).

Il contratto di lavoro a tempo indeterminato deve esser provato per iscritto.

Art. 904.
(*Contenuto del contratto*).

Il contratto di lavoro stipulato per atto scritto deve enunciare:

1) il nome, la paternità e il domicilio del lavoratore;
2) la qualifica e le mansioni;
3) la decorrenza del contratto e, se questo è a tempo determinato, la relativa durata;
4) la durata dell'eventuale periodo di prova;
5) la misura e le modalità della retribuzione;
6) l'indicazione del contratto collettivo, quando esista;
7) la data e il luogo di conclusione del contratto.

CAPO II
Degli effetti del contratto

Art. 905.
(*Servizio a bordo*).

Il lavoratore non è tenuto a prestare un servizio diverso da quello per il quale è stato assunto.

Tuttavia a bordo il comandante dell'aeromobile, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati assunti, purchè non sia inadeguato alla loro categoria e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, i componenti dell'equipaggio possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati assunti, hanno diritto alla maggiore retribuzione che sia connessa a tali mansioni.

Art. 906.
(*Caricazione abusiva di merci*).

Il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio non possono caricare sull'aeromobile merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'esercente o di un suo rappresentante.

Il componente dell'equipaggio, che contravviene al divieto del comma precedente, è tenuto a pagare il prezzo del trasporto in misura doppia di quella corrente nel luogo e alla data della caricazione, per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie di quella indebitamente caricata, senza pregiudizio del risarcimento del danno.

Art. 907.
(*Indennità di volo*).

Al personale di volo ed a quello che viene temporaneamente comandato a prestare servizio a bordo, oltre alla retribuzione pattuita, deve essere corrisposta un'indennità di volo nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi.

Art. 908.
(*Cattura del lavoratore*).

In caso di cattura avvenuta durante il servizio, il lavoratore ha diritto alla retribuzione per la durata e nella misura stabilita dalle norme corporative, e in mancanza, quando la cattura sia avvenuta senza sua colpa, per la durata di un anno.

Art. 909.
(*Malattie o ferite del lavoratore*).

Il lavoratore che contragga malattie o riporti lesioni ha diritto all'assistenza sanitaria a spese dell'esercente nei limiti stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi, e alla retribuzione per la durata e nella misura stabilita dalle norme corporative stesse o in mancanza dagli usi.

Tuttavia, se il lavoratore si è intenzionalmente procurato la malattia, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra e non per causa di servizio, l'esercente è egualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese.

Nel caso previsto dal comma precedente, il lavoratore non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale è inabile al servizio.

Art. 910.
(*Indennità per perdita degli indumenti*).

In caso di perdita degli indumenti o del bagaglio in conseguenza di un sinistro della navigazione, spetta al lavoratore un'indennità nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi.

Art. 911.
(*Compenso per prestazioni in caso di perdita dell'aeromobile*).

Il lavoratore, che, in seguito alla perdita dell'aeromobile abbia prestata la propria opera per il ricupero di relitti a norma dell'articolo 812, ha diritto a uno speciale compenso nella misura fissata dalle norme corporative, o, in mancanza, stabilita sulla base dei rischi corsi, delle fatiche compiute, nonchè della retribuzione percepita.

CAPO III
Della cessazione e della risoluzione del contratto

Art. 912.
(*Proroga del contratto*).

Il contratto di lavoro a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito; ma se il termine scade in corso di viaggio, il contratto s'in-

tende prorogato fino a quando l'aeromobile non sia ritornato nel luogo di partenza.

L'esercente tuttavia può sbarcare il personale in uno approdo intermedio, assumendosi le spese del rimpatrio. Anche in tal caso il contratto s'intende prorogato fino al giorno d'arrivo al luogo di partenza.

Art. 913.

(Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti).

Il contratto di lavoro a tempo indeterminato cessa per volontà dell'esercente o del lavoratore, purchè ne sia dato preavviso all'altro contraente nei termini stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi.

Art. 914.

(Risoluzione di diritto del contratto).

Il contratto si risolve di diritto:

1) in caso di morte del lavoratore;

2) quando il lavoratore è cancellato dagli albi o dal registro, ovvero sospeso o interdetto dal titolo professionale o dall'esercizio della professione aeronautica;

3) in caso di revoca, da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, del consenso all'iscrizione del minore degli anni diciotto nel registro di cui all'articolo 735;

4) in caso di ritiro della licenza del lavoratore prevista dal regolamento.

Art. 915.

(Presunzione di perdita dell'aeromobile).

Quando si presume che l'aeromobile sia perduto, il contratto di lavoro si considera risolto, nei confronti degli eredi presunti del lavoratore e degli altri aventi diritto, nel giorno successivo a quello al quale risalgono le ultime notizie.

Art. 916.

(Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'esercente).

L'esercente ha facoltà, in qualunque tempo e luogo, di risolvere il contratto, salvi i diritti spettanti al lavoratore.

Tuttavia, in caso di cattura, di malattia o di ferita del lavoratore, l'esercente non può avvalersi di tale facoltà prima del decorso del periodo fissato dalle norme corporative o in mancanza dagli usi.

Art. 917.

(Cambiamento dell'esercente).

In caso di cambiamento dell'esercente, il nuovo esercente succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di lavoro, ma il lavoratore può chiedere la risoluzione del contratto.

Se l'aeromobile è in viaggio, la risoluzione può essere chiesta solo all'arrivo in un aeroporto nazionale.

Art. 918.

(Retribuzione spettante al lavoratore in caso di risoluzione del contratto).

In caso di risoluzione del contratto, la retribuzione, se stabilita a tempo, è dovuta fino al giorno della risoluzione.

CAPO IV

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto

Art. 919.

(Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'esercente).

In caso di cessazione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, per volontà dell'esercente, è dovuta al lavoratore una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato dalle norme corporative e in mancanza dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato.

Art. 920.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato).

In caso di risoluzione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, è dovuta al lavoratore un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente, salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile al lavoratore stesso.

Art. 921.

(Indennità nel caso di perdita presunta dell'aeromobile).

Se il contratto di lavoro è considerato risolto ai sensi dell'articolo 915, è dovuta una indennità nella misura stabilita dalle norme corporative o, in mancanza, pari a due mensilità della retribuzione.

L'indennità è attribuita alle persone indicate nel primo comma dell'articolo 936, e ripartita fra di esse in parti eguali; in mancanza delle persone predette, l'indennità è devoluta alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria.

Art. 922.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto).

Se l'esercente si avvale della facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato senza preavviso, ai sensi dell'articolo 916, è dovuta al lavoratore, oltre l'indennità prevista nell'articolo 920, un'altra indennità pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso.

Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso è dato in misura inferiore a quella determinata ai sensi dell'articolo 913, è dovuta un'indennità pari a tante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti.

L'indennità non è dovuta se la risoluzione del contratto avviene per colpa del lavoratore.

Art. 923.

(Determinazione dell'indennità).

Quando, a norma delle disposizioni di questo codice, una indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto di lavoro, s'intendono comprese nella retribuzione lo stipendio o la paga base e le altre indennità di carattere fisso e continuativo, a tal fine indicate dalle norme corporative.

CAPO V

Del rimpatrio

Art. 924.

(Obbligo del rimpatrio).

Quando il contratto di lavoro cessa o si risolve in luogo diverso da quello di assunzione, l'esercente è tenuto a provvedere al rimpatrio del lavoratore.

Se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa del lavoratore, ovvero per malattia o per lesioni, nei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 909, l'esercente ha diritto ad essere rimborsato dal lavoratore delle spese sostenute per il suo rimpatrio.

Qualora l'esercente non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura e spese dell'autorità aeronautica o dell'autorità consolare. L'autorità aeronautica emette ingiunzione a carico dell'esercente per il rimborso delle spese sostenute dallo Stato.

Art. 925.

(Contenuto dell'obbligo di rimpatrio).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio del lavoratore comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento, fino all'arrivo a destinazione, nonchè durante l'eventuale ricovero per sorveglianza sanitaria.

Fuori dei casi previsti dal secondo comma dell'articolo precedente, l'esercente è tenuto a corrispondere al lavoratore, durante il rimpatrio, una indennità giornaliera pari alla retribuzione determinata ai sensi dell'articolo 923.

In caso di perdita dell'aeromobile, l'esercente è altresì tenuto a fornire ai componenti dell'equipaggio gli indumenti necessarii.

Art. 926.

(Rimpatrio del lavoratore ammalato o ferito).

Se il lavoratore è sbarcato per malattia o lesioni, il comandante deve depositare presso l'autorità aeronautica o quella consolare la somma necessaria per la cura e il rimpatrio, nonchè l'indennità spettante al lavoratore ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente.

All'estero, dove non sia autorità consolare, il comandante deve provvedere al ricovero del lavoratore in luogo di cura, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente.

Se il rimpatrio deve avvenire prima che il lavoratore sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura il lavoratore medesimo; quando il viaggio deve compiersi per aria o per mare, esso è effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su aeromobile o su nave provvisti del servizio sanitario.

Art. 927.

(Luogo di rimpatrio).

Il rimpatrio del lavoratore si compie con il suo ritorno nel luogo di assunzione.

Tuttavia, se il lavoratore ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al ritorno del lavoratore stesso in altra località da lui indicata.

Art. 928.

(Rimpatrio a mezzo di imbarco su altro aeromobile).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio del lavoratore può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altro aeromobile, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'esercente le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio.

Se la retribuzione, percepita dal lavoratore a bordo dell'aeromobile sul quale viene imbarcato, è inferiore alla indennità spettantegli ai sensi del secondo comma dell'articolo 925, l'esercente è tenuto a corrispondergli la differenza.

Art. 929.

(Rimpatrio di stranieri assunti su aeromobili italiani).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri assunti su aeromobili nazionali, purchè gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino eguale trattamento ai cittadini italiani.

CAPO VI.

Disposizioni varie

Art. 930.

(Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti del lavoratore verso l'esercente).

Le retribuzioni del lavoratore possono essere cedute, sequestrate o pignorate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi liquidi ed esigibili verso l'esercente, dipendenti dal servizio.

Le somme dovute dall'esercente per il rimpatrio del lavoratore, o per spese di cura, non possono essere cedute, sequestrate, nè pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente.

Art. 931.

(Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti).

Oltre le cose che, a norma del codice di procedura civile e delle leggi speciali, non sono soggette a sequestro nè a pignoramento, non possono essere sequestrati nè pignorati per alcun titolo:

1) gli indumenti del personale di volo necessarii per i servizi di bordo;

2) gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti al personale di volo, destinati all'esercizio della professione.

Art. 932.

(Esercizio dei diritti spettanti agli eredi e agli aventi diritto in caso di perdita presunta dell'aeromobile).

I diritti spettanti agli eredi presunti del lavoratore e agli altri aventi diritto, nel caso in cui l'aeromobile si presume perito, possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione.

Art. 933.

(Effetti della chiamata o del richiamo alle armi).

Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi del lavoratore sul contratto di lavoro, e il trattamento

spettante in questi casi al lavoratore sono determinati da leggi speciali, dalle norme corporative, o in mancanza dagli usi.

Art. 934.

(*Preferenza nelle assunzioni*).

Il personale di volo, che sia riconosciuto non più idoneo al servizio di volo, anche a causa di malattia, ha diritto di essere preferito, entro i limiti delle sue attitudini, nelle assunzioni di personale non navigante.

Art. 935.

(*Obbligo dell'assicurazione*).

L'esercente ha l'obbligo di assicurare contro i rischi di volo, secondo le modalità e nei limiti stabiliti dalle norme corporative, il personale navigante abitualmente od occasionalmente addetto al servizio di volo.

L'assicurazione esonera l'esercente dalla responsabilità per infortuni di volo del personale nei casi previsti dalla legge sull'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro.

Per i rischi diversi da quelli di volo si applicano le disposizioni delle leggi speciali.

Art. 936.

(*Diritti del beneficiario*).

Il coniuge e i figli dell'assicurato sono beneficiari di diritto dell'assicurazione, di cui all'articolo precedente, nel caso di morte dell'assicurato.

Tuttavia, all'atto della stipulazione della polizza o successivamente, l'assicurato può designare un beneficiario per un terzo della somma assicurata, se ha figli o coniuge e figli, e per una metà, se ha soltanto il coniuge.

In caso di successivo matrimonio ovvero di sopravvenienza di figli, i diritti del beneficiario designato in polizza si riducono alle quote indicate nel precedente comma.

La ripartizione fra il coniuge e i figli della indennità di assicurazione loro riservata è fatta in parti uguali.

Art. 937.

(*Prescrizione*).

I diritti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel luogo di assunzione, successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto.

La prescrizione dei diritti spettanti agli eredi presunti del lavoratore ed agli altri aventi diritto, in caso di perdita presunta dell'aeromobile, decorre dalla data di cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione.

Art. 938.

(*Derogabilità delle norme*).

Le disposizioni degli articoli 900 a 905; 909 secondo comma, 917; 924 a 932; 935, 936 non possono essere derogate nè dalle norme corporative nè dai contratti individuali di lavoro.

Le disposizioni degli articoli 908, 909, terzo comma; 911 a 916; 918 a 923; 934 possono essere derogate dalle norme corporative; non possono essere derogate dai contratti individuali di lavoro se non a favore del lavoratore.

LIBRO TERZO

DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO PRIMO

DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELL'AEROMOBILE

CAPO I.

Della locazione e del noleggio

Art. 939.

(*Forma del contratto. Rinvio*).

Alla locazione e al noleggio di aeromobile si applicano rispettivamente le norme degli articoli 376 a 383; 384 a 395; ma i contratti devono in ogni caso essere provati per iscritto.

CAPO II

Del trasporto

SEZIONE I. — *Del trasporto di persone e di bagagli*

Art. 940.

(*Forma del contratto*).

Il contratto di trasporto di persone deve esser provato per iscritto. Tuttavia il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato nel biglietto stesso.

Art. 941.

(*Assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo*).

L'esercente di linee aeree regolari deve assicurare ciascun passeggero contro gli infortuni di volo per la somma di centosessantamila lire.

Ove non adempia a tale obbligo, l'esercente è tenuto per le indennità e per le somme che sarebbero dovute dall'assicuratore, nei limiti previsti dalle disposizioni sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri.

Art. 942.

(*Responsabilità del vettore nel trasporto di persone*).

Il vettore risponde del danno per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, nonchè per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno.

Art. 943.

(*Limite del risarcimento nel trasporto di persone*).

Il risarcimento dovuto dal vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti non può, per ciascuna persona, essere superiore a centosessantamila lire.

Nello stesso caso, se il vettore ha adempiuto all'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 941, il risar-

cimento da lui dovuto per sinistri alla persona del passeggero non può superare la differenza tra la predetta somma e quella spettante al danneggiato in base al contratto di assicurazione.

Art. 944.

(Responsabilità e limiti del risarcimento nel trasporto di bagagli non consegnati).

Il vettore risponde della perdita e delle avarie dei bagagli non consegnatigli e degli oggetti in genere che il viaggiatore conserva presso di sè, dall'inizio delle operazioni d'imbarco al compimento di quelle di sbarco, quando il passeggero provi che la perdita o le avarie sono state determinate da causa imputabile al vettore.

Tuttavia il risarcimento dovuto dal vettore, in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti, non può essere superiore alla cifra complessiva di seimila lire per ciascun passeggero.

Art. 945.

(Responsabilità e limiti del risarcimento nel trasporto di bagagli consegnati).

La responsabilità del vettore per il trasporto di bagagli a lui consegnati e il limite del relativo risarcimento sono regolati dalle norme sulla responsabilità e sul limite del risarcimento per il trasporto di merci.

Art. 946.

(Perdita e avarie dei bagagli).

La perdita e le avarie subite dai bagagli consegnati al vettore durante il trasporto devono esser fatte constare con riserva scritta entro tre giorni, e i danni da ritardo entro quattordici giorni dalla riconsegna.

In mancanza di tali riserve si applica il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 954.

Art. 947.

(Trasporto gratuito).

Le norme degli articoli precedenti si applicano anche ai contratti di trasporto gratuito.

Art. 948.

(Derogabilità delle norme sulla responsabilità).

Le disposizioni sulla responsabilità del vettore e sul limite del risarcimento nel trasporto di persone non sono derogabili a favore del vettore.

Le disposizioni sulla responsabilità del vettore e sul limite del risarcimento nel trasporto di bagagli sono derogabili a favore del vettore soltanto nei trasporti nazionali.

Art. 949.

(Rinvio).

Al trasporto aereo di persone e di bagagli si applicano, per quanto non è disposto da questa sezione, le norme degli articoli 397 a 418.

Sezione II. — *Del trasporto di cose*

Art. 950.

(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di cose deve esser provato per iscritto.

Art. 951.

(Responsabilità del vettore).

Il vettore è responsabile della perdita e delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna al destinatario, nonchè dei danni per il ritardo, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili secondo la normale diligenza per evitare la perdita, le avarie o il ritardo.

Il vettore non è responsabile anche quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da colpa lieve di pilotaggio, di condotta o di navigazione; ovvero quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da qualsiasi causa nel corso di un trasporto per terra o per acqua, effettuato fuori degli aerodromi nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo, per il carico, il trasbordo o lo scarico delle merci, salva l'applicazione delle disposizioni che regolano la responsabilità nel trasporto per terra o per acqua.

Art. 952.

(Limite del risarcimento).

Il risarcimento dovuto dal vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti non può essere superiore a lire trecento per chilogramma di merce caricata, o alla maggior cifra corrispondente al valore effettivo delle cose trasportate, dichiarato dal mittente anteriormente alla caricazione.

Il valore dichiarato dal mittente si presume come valore effettivo delle cose trasportate, fino a prova contraria.

Art. 953.

(Derogabilità delle norme sulla responsabilità).

Le disposizioni sulla responsabilità nel trasporto di cose sono derogabili a favore del vettore solo nei trasporti nazionali.

Art. 954.

(Perdita e avarie delle cose trasportate).

La perdita e le avarie subìte dalle cose durante il trasporto devono essere fatte constare, da chi ha diritto alla riconsegna, con riserva scritta o con annotazione sul documento del trasporto entro sette giorni dalla riconsegna.

I danni derivati da ritardo devono essere fatti constare, con riserva o annotazione analoga, entro quattordici giorni dal momento in cui le cose sono state messe a disposizione di chi ha diritto alla riconsegna.

In mancanza di tali riserve o annotazioni, le cose si presumono riconsegnate dal vettore in tempo debito

e in conformità delle indicazioni enunciate nel documento di trasporto, e l'interessato decade da ogni azione, eccettuate quelle per frode.

Art. 955.
(Rinvio).

Al trasporto aereo di cose si applicano, per quanto non è disposto da questa sezione, le norme degli articoli 425 a 438; 451 a 456.

SEZIONE III. — *Della lettera di trasporto aereo*

Art. 956.
(Documento del trasporto).

Nel trasporto di cose il mittente può chiedere al vettore che siano emesse una lettera di trasporto aereo o tante lettere quanti sono i colli da trasportare.

Art. 957.
(Redazione della lettera di trasporto).

Il mittente redige in triplice copia il formulario della lettera di trasporto, con le indicazioni di cui alle lettere *b, c, d, e, h, i, l,* dell'articolo seguente.

Prese in consegna le merci, il vettore è tenuto a completare la lettera di trasporto con tutte le rimanenti indicazioni previste nell'articolo predetto.

Il mittente è responsabile verso il vettore dei danni derivanti da omissioni o inesattezze nelle indicazioni di cui al primo comma.

Art. 958.
(Indicazioni della lettera di trasporto).

La lettera di trasporto deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia e deve enunciare:

a) il nome e il domicilio del vettore;

b) il nome e il domicilio del mittente;

c) il luogo di destinazione e, quando la lettera è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;

d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonchè il numero, il peso e le dimensioni dei colli e le marche che li contrassegnano;

e) lo stato apparente delle merci ovvero degli imballaggi;

f) il luogo e la data di caricazione;

g) il prezzo del trasporto, nonchè la data e il luogo del pagamento e la persona che deve eseguirlo;

h) il prezzo delle cose e l'ammontare delle spese, se il trasporto è fatto contro assegno;

i) l'eventuale valore dichiarato;

l) i documenti consegnati al vettore in accompagnamento della lettera;

m) la durata del trasporto e l'indicazione sommaria della via da seguire, se sono state convenute.

Art. 959.
(Data di caricazione).

Se nella lettera di trasporto non è indicata la data di caricazione, per tale si presume, fino a prova contraria, la data di emissione.

Art. 960.
(Efficacia probatoria della lettera di trasporto).

Le indicazioni della lettera di trasporto relative al numero, al peso e alle dimensioni dei colli, nonchè allo stato degli imballaggi, fanno fede fino a prova contraria; quelle relative alla natura, alla qualità e alla quantità nonchè allo stato delle cose non fanno prova contro il vettore a meno che siano state verificate da lui alla presenza del mittente e la verifica consti dalla lettera di trasporto, ovvero si tratti di indicazioni relative allo stato apparente delle cose.

Art. 961.
(Originali della lettera di trasporto).

La lettera di trasporto è emessa in tre originali. Il primo originale porta l'indicazione « per il vettore », è firmato dal mittente e deve essere consegnato al vettore; il secondo porta l'indicazione « per il destinatario », è firmato dal mittente e dal vettore ed accompagna le cose trasportate; il terzo è firmato dal vettore e da questo consegnato al mittente dopo aver preso in consegna le cose da trasportare.

L'originale rilasciato al mittente attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 964, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Art. 962.
(Forma e trasferimento dell'originale della lettera di trasporto rilasciato al mittente).

L'originale della lettera di trasporto rilasciato al mittente può essere al portatore, all'ordine o nominativo.

Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi.

Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della lettera di trasporto nominativa non è richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, previsto dagli articoli 2022 e seguenti del codice civile.

Art. 963.
(Duplicati della lettera di trasporto).

Dell'originale della lettera di trasporto rilasciata al mittente, possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati.

I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel secondo comma dell'articolo 961.

I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Art. 964.
(Legittimazione del possessore della lettera di trasporto).

Il possessore dell'originale trasferibile della lettera di trasporto è legittimato all'esercizio del diritto menzionato nel titolo in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girate ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.

TITOLO SECONDO

DELLA RESPONSABILITÀ PER DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE E PER DANNI DA URTO

CAPO I

Della responsabilità per danni a terzi sulla superficie

Art. 965.

(Responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie).

L'esercente risponde dei danni cagionati dall'aeromobile a persone ed a beni sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo.

Tuttavia la responsabilità è esclusa: *a*) quando l'esercente provi che i danni sono stati volontariamente prodotti, senza connessione con l'esercizio dell'aeromobile, da persone estranee all'equipaggio, che si trovano a bordo, e che egli medesimo e i suoi dipendenti e preposti non hanno potuto impedirli; *b*) quando l'esercente provi che i danni sono stati causati da colpa del danneggiato.

Art. 966.

(Concorso di colpa del danneggiato).

Se il fatto del danneggiato ha concorso a cagionare il danno, l'ammontare del risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle sue conseguenze.

Il risarcimento non è dovuto per i danni che il danneggiato avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza.

Art. 967.

(Limite del risarcimento complessivo).

Il risarcimento complessivo, dovuto dall'esercente ai sensi dell'articolo 965, è limitato per ogni accidente ad una somma di lire trecento per chilogramma del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo.

Quando la somma fissata in base al peso dell'aeromobile è inferiore a settecentocinquantamila lire ovvero superiore a due milioni e cinquecentomila lire l'esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se il danno proviene da un aeromobile da turismo o da un aliante, il limite minimo è ridotto a trecentomila lire.

Art. 968.

(Concorso dei creditori).

I creditori per danni derivati da sinistri alle persone concorrono, entro il limite massimo di duecentocinquantamila lire per ogni persona, sui due terzi della somma alla quale è limitato il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente; i creditori per danni alle cose concorrono sul terzo rimanente.

Tuttavia, se l'ammontare dei crediti per danni alle cose è inferiore a detto terzo, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per sinistri alle persone entro il limite individuale massimo indicato. Parimenti, se l'ammontare dei crediti per sinistri alle persone è inferiore ai due terzi, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per danni alle cose.

Art. 969.

(Riduzione proporzionale dei crediti).

Quando l'ammontare complessivo del risarcimento dovuto ai terzi, che hanno sofferto danni nello stesso accidente, supera i limiti previsti nell'articolo 967, la somma spettante a ciascuno è ridotta proporzionalmente fino a concorrenza complessiva dei limiti stessi.

Art. 970.

(Ordine nel concorso).

Nel concorso sulla somma limite, i crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato le loro intimazioni all'esercente o comunque fatto valere i loro diritti entro sei mesi dal giorno dell'accidente, sono preferiti ai crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato le loro intimazioni o fatto valere i loro diritti dopo tale termine.

Art. 971.

(Esclusione della limitazione del risarcimento).

La limitazione del risarcimento prevista nell'articolo 967 non ha luogo:

a) quando, avendo il danneggiato provato il dolo o la colpa grave dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti, l'esercente non provi che il danno deriva da errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione;

b) quando, avendo il danneggiato provato il dolo o la colpa grave dei dipendenti e preposti, l'esercente non provi che egli aveva preso le misure necessarie per evitare il danno;

c) quando l'esercente non ha contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione disposta nell'articolo 798, ovvero quando l'assicurazione non copre la responsabilità dell'esercente, con le modalità e nei limiti previsti dagli articoli precedenti.

Art. 972.

(Casi di inapplicabilità delle norme precedenti).

Le disposizioni che precedono non sono applicabili quando tra l'esercente e il danneggiato la responsabilità è regolata da un contratto di lavoro o di trasporto, o da altro contratto.

Art. 973.

(Prescrizione).

Il diritto di risarcimento per danni a terzi sulla superficie si prescrive col decorso di un anno dal giorno in cui il danno si è prodotto.

Tuttavia, se il danneggiato provi di essersi trovato nell'impossibilità di aver notizia del danno o di identificarne il responsabile, il termine decorre dal giorno di tale notizia o dell'identificazione. Ma in ogni caso il diritto si prescrive col decorso di tre anni dal giorno in cui il danno si è prodotto.

CAPO II

Della responsabilità per danni da urto

Art. 974.

(Danni da urto, per spostamento di aria od altra causa analoga).

In caso di urto fra aeromobili in volo o fra un aeromobile in volo e una nave in movimento si applicano gli articoli 482 a 487. Le stesse norme si applicano

quando i danni sono cagionati da spostamento di aria od altra causa analoga, anche se tra gli aeromobili in volo o tra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale.

Ai fini del comma precedente, l'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo.

Art. 975.

(Limite del risarcimento).

Il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente è limitato per ogni accidente ad una somma di lire trecento per chilogramma del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo.

Quando la somma fissata in base al peso dell'aeromobile è inferiore a settecentocinquantamila lire o superiore a due milioni cinquecentomila lire, l'esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se trattasi di aeromobile da turismo o di aliante, il limite minimo è ridotto a trecentomila lire.

Art. 976.

(Concorso dei creditori).

Al concorso dei creditori sulla somma limite si applicano gli articoli 968 a 970; tuttavia il risarcimento per danni alle persone non può superare la somma di centosessantamila lire per ciascuna persona.

Art. 977.

(Esclusione della limitazione).

Per quanto concerne le cause di esclusione della limitazione, si applica il disposto dell'articolo 971, lettere *a* e *b*.

Art. 978.

(Danni a terzi sulla superficie in seguito ad urto).

Nei casi previsti nell'articolo 974, quando siano danneggiati terzi sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, gli esercenti degli aeromobili rispondono solidalmente.

Nei rapporti fra gli esercenti il risarcimento dovuto si ripartisce secondo la gravità delle colpe rispettivamente commesse dagli esercenti stessi o dai loro dipendenti e preposti, e secondo l'entità delle conseguenze di tali colpe; ovvero si ripartisce in parti uguali se il danno è prodotto da forza maggiore o se, date le circostanze, non è possibile accertare l'esistenza di colpa ovvero la gravità delle colpe rispettive e l'entità delle relative conseguenze.

Art. 979.

(Decadenza e prescrizione del diritto di regresso).

L'esercente decade dal diritto di regresso verso gli altri obbligati se non notifica a costoro entro tre mesi l'intimazione ricevuta dal terzo danneggiato.

Il diritto medesimo si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del pagamento del risarcimento al terzo danneggiato.

Art. 980.

(Limitazione del debito nei rapporti fra gli esercenti).

I limiti previsti nell'articolo 975 si applicano anche nei rapporti fra gli esercenti solidalmente obbligati ai sensi degli articoli 484, 978.

TITOLO TERZO

DELL'ASSISTENZA E SALVATAGGIO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI

CAPO I

Dell'assistenza e del salvataggio

Art. 981.

(Obbligo di assistenza a navi o aeromobili in pericolo).

L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi, ovvero ad aeromobile caduto o atterrato in regioni desertiche, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio dell'aeromobile soccorritore, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto negli articoli 485, 974, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di aeromobile in corso di viaggio o pronto a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto nelle circostanze e nei limiti predetti ad accorrere per prestare assistenza quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Art. 982.

(Obbligo di salvataggio e di assistenza a persone in pericolo).

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare o di riprendere il volo, il comandante dell'aeromobile soccorritore è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentare il salvataggio, o, quando ciò non sia possibile, l'assistenza, delle persone.

E' del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare o di prestare assistenza, a persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi.

Art. 983.

(Indennità e compenso di assistenza a navi o aeromobili).

L'assistenza a nave o ad aeromobile, che non sia prestata contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, dà diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dall'aeromobile soccorritore, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se l'aeromobile è adibito allo scopo di prestare soccorso; nonchè del pericolo in cui versavano i beni assistiti e del valore dei medesimi.

Art. 984.

(Indennità e compenso per salvataggio di cose).

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole dei proprietari delle cose medesime o del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni e al rimborso delle

spese, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

Art. 985.

(Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di persone).

L'assistenza e il salvataggio di persone danno diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate dall'aeromobile soccorritore, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 941.

Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando siano stati effettuati in occasione di operazioni di assistenza a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, l'assistenza e il salvataggio di persone, i quali abbiano conseguito un risultato utile, danno inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese, e nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonchè del pericolo in cui versavano le persone assistite o salvate.

Art. 986.

(Efficacia della determinazione convenzionale del compenso).

La determinazione del compenso fatta per accordo o mediante arbitrato non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

Art. 987.

(Concorso di operazioni e concorso di soccorritori).

Quando da uno stesso aeromobile vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e assistenza a persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, ovvero assistenza a nave o aeromobile o a persone e salvataggio di cose o di persone, l'ammontare dei danni e delle spese viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più aeromobili, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'articolo 970.

Art. 988.

(Ripartizione del compenso).

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando l'aeromobile non sia attrezzato ed equipaggiato allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'esercente e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

Art. 989.

(Incidenza della spesa per le indennità e il compenso).

La spesa per le indennità e per il compenso dovuti all'aeromobile in caso di assistenza prestata a nave o ad aeromobile viene ripartita fra gli interessati alla spedizione assistita a norma degli articoli 469 e seguenti, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

Art. 990.

(Aeromobili dello stesso proprietario o esercente).

Le disposizioni che precedono si applicano, per quanto è possibile, anche se l'aeromobile soccorritore e l'aeromobile assistito appartengono allo stesso proprietario o sono impiegati dallo stesso esercente.

Art. 991.

(Azione dell'equipaggio).

Qualora l'esercente non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

Art. 992.

(Prescrizione).

Il diritto alle indennità e al compenso di assistenza o di salvataggio si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

CAPO II

Del ritrovamento di relitti

Art. 993.

(Diritti ed obblighi del ritrovatore).

Chi trova fortuitamente relitti di aeromobile fuori delle località indicate nell'articolo 510, deve, entro tre giorni dal ritrovamento, farne denuncia all'autorità aeronautica del luogo o in mancanza al podestà del comune, e, quando ciò sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, alle autorità predette.

Il ritrovatore che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle spese e ad un premio pari alla decima parte del valore delle cose ritrovate, fino alle diecimila lire di valore, e alla ventesima parte per il sovrappiù.

Art. 994.

(Custodia e devoluzione delle cose ritrovate).

L'autorità aeronautica che riceve in consegna le cose ritrovate, provvede alla custodia di queste.

Quando il proprietario non curi di ritirare le cose ritrovate entro il termine prefissogli dall'autorità, o non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato, nel caso in cui il proprietario sia ignoto, dall'autorità medesima a norma del regolamento, i relitti sono devoluti allo Stato, salvo il diritto del ritrovatore all'indennità e al compenso stabiliti dall'articolo precedente.

Art. 995.

(Prescrizione).

Il diritto al rimborso delle spese e al conseguimento del premio si prescrive col decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

TITOLO QUARTO

DELLE ASSICURAZIONI

CAPO I

Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri

Art. 996.

(Assicurazione in abbonamento).

L'assicurazione stipulata dal vettore in abbonamento, in adempimento dell'obbligo previsto nell'articolo 941, si applica a tutti i passeggeri trasportati dagli aeromobili in servizio sulle linee dal vettore medesimo esercitate.

Il vettore deve trasmettere mensilmente all'assicuratore la distinta numerica dei passeggeri trasportati, allegando a questa, per ogni viaggio compiuto nel mese, copia dell'elenco dei passeggeri previsto nell'articolo 771 lettera *e*.

Art. 997.

(Rischio).

L'assicuratore risponde della morte e della invalidità del passeggero, derivati da lesioni prodottesi, in occasione del volo, per causa violenta ed esterna, purchè il sinistro non dipenda, in tutto o in parte, da dolo del passeggero.

Il rischio decorre dal momento nel quale il passeggero sale sui mezzi di trasporto terrestre o per acqua a servizio del vettore per raggiungere l'aeroporto di partenza o per imbarcarsi sull'aeromobile, a quello nel quale, con i detti mezzi, il passeggero, dopo lo sbarco, giunge al luogo di destinazione.

Art. 998.

(Indennità di assicurazione).

L'assicurazione deve essere stipulata a favore del passeggero sino a concorrenza di centosessantamila lire.

Per il conseguimento delle indennità, il vettore può agire contro l'assicuratore per conto del danneggiato.

Art. 999.

(Indennità e compensi di assistenza).

Oltre il limite stabilito dall'articolo precedente, l'assicuratore risponde delle indennità e dei compensi dovuti per assistenza o salvataggio del passeggero fino a concorrenza di sessantamila lire. Tuttavia la somma delle indennità e dei compensi complessivamente dovuti dall'assicuratore per uno stesso aeromobile, in occasione di un medesimo sinistro, non può superare le seicentomila lire.

L'assicuratore risponde altresì delle indennità dovute per atti di assistenza o salvataggio, che non abbiano avuto un utile risultato, sino ad un massimo complessivo di sessantamila lire per uno stesso sinistro e per un medesimo aeromobile.

Art. 1000.

(Rivalsa dell'assicuratore contro il vettore).

L'assicuratore ha azione di rivalsa contro il vettore per l'indennità pagata al passeggero quando il danno è derivato da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

CAPO II.

Delle assicurazioni di cose

Art. 1001.

(Assicurazione dell'aeromobile, delle merci e del nolo).

L'assicurazione dell'aeromobile copre l'aeromobile e le sue pertinenze e parti separabili.

L'assicurazione delle merci copre il prezzo di queste nel luogo e al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonchè delle spese fino a bordo, del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione.

L'assicurazione del nolo da guadagnare si presume, fino a prova contraria, contratta per l'intero ammontare del corrispettivo fissato nel contratto di utilizzazione dell'aeromobile.

Art. 1002.

(Sosta dell'aeromobile in aviorimessa).

L'assicuratore dell'aeromobile, durante la sosta di questo in aviorimessa o in altro luogo chiuso, risponde soltanto del rischio dell'incendio.

Art. 1003.

(Guasti agli strumenti di bordo ed al gruppo motopropulsore).

L'assicuratore dell'aeromobile non risponde dei danni agli strumenti di bordo non derivati da sinistro di volo.

L'assicuratore non risponde altresì dei danni al motore, al radiatore, ai serbatoi della benzina e dell'olio, alle eliche, nonchè a tutte le altre parti necessarie al funzionamento ed alla protezione del motore stesso, che si siano prodotti senza l'intervento di cause esterne perturbatrici del normale funzionamento dell'aeromobile.

Tuttavia l'assicuratore risponde dei danni dipendenti da sinistro causato da uno dei guasti suddetti.

Art. 1004.

(Durata dell'assicurazione dell'aeromobile a viaggio).

L'assicurazione dell'aeromobile, stipulata a viaggio, ha effetto dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo nel luogo di destinazione.

L'assicurazione resta sospesa se il viaggio è temporaneamente interrotto, salvo che l'interruzione sia prevista dalla polizza, ovvero dipenda da sinistro a carico dell'assicuratore o da condizioni atmosferiche che non consentano una sicura navigazione.

L'assicurazione stipulata a viaggio cominciato prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 1005.
(Durata dell'assicurazione delle merci).

L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci sono prese in consegna dal vettore fino al momento della riconsegna delle stesse al destinatario nei magazzini del vettore, ma comunque non oltre quarantotto ore dopo il loro arrivo in detti magazzini.

Se l'aeromobile, sul quale le merci sono caricate, non può continuare il viaggio e le merci medesime vengono inoltrate a destinazione con mezzi di trasporto terrestri o per acqua, l'assicurazione copre anche i rischi di tale trasporto.

L'assicurazione stipulata a viaggio cominciato prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 1006.
(Abbandono dell'aeromobile).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore l'aeromobile ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando l'aeromobile è perduto o è divenuto assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, oppure quando mancano sul posto i mezzi di riparazione, e questi non possono essere provveduti facendone richiesta altrove, nè l'aeromobile può essere trasportato in luogo ove siano tali mezzi;

b) quando l'aeromobile si presume perito;

c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni sofferti dall'aeromobile raggiunge i quattro quinti del suo valore assicurabile.

Art. 1007.
(Abbandono delle merci).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando le merci sono andate totalmente perdute;

b) quando l'aeromobile si presume perito;

c) quando, nei casi previsti dalla lettera *a* dell'articolo precedente, sono trascorsi dalla data della perdita o della innavigabilità quindici giorni per le merci deperibili, o trenta giorni per quelle non deperibili, senza che le stesse siano state ricuperate e fatte proseguire a destinazione;

d) quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

Art. 1008.
(Abbandono del nolo).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando il diritto al nolo è totalmente perduto per l'assicurato;

b) quando l'aeromobile si presume perito.

Art. 1009.
(Forma dell'abbandono dell'aeromobile).

La dichiarazione di abbandono dell'aeromobile e quella con la quale l'assicuratore dichiara di non voler acquistare la proprietà dell'aeromobile medesimo debbono essere fatte nella forma prescritta nell'articolo 864 e rese pubbliche ai sensi degli articoli 865 e seguenti.

CAPO III

Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto

SEZIONE I. — *Assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie.*

Art. 1010.
(Nota comprovante l'assicurazione).

Nell'assicurazione per danni a terzi sulla superficie, oltre alla polizza, l'assicuratore deve rilasciare all'esercente, per i fini previsti nell'articolo 798, una nota contenente gli estremi dell'assicurazione.

In caso di divergenza, le enunciazioni della nota vistata dal ministro per l'aeronautica prevalgono su quelle contenute nel contratto di assicurazione, per quanto riguarda la durata e l'estensione territoriale dell'assicurazione.

Art. 1011.
(Danni coperti).

L'assicuratore risponde dei danni subiti dai terzi sulla superficie, anche in seguito ad urto, entro i limiti e nella misura fissati negli articoli 965 a 967.

Art. 1012.
(Danni esclusi).

L'assicuratore non risponde dei danni verificatisi fuori dei limiti territoriali indicati nella nota di assicurazione, salvo che questi limiti siano oltrepassati per causa di forza maggiore, per assistenza o salvataggio, ovvero per errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione.

Del pari l'assicuratore non risponde dei danni che siano diretta conseguenza di un conflitto internazionale armato o di moti civili.

Sono esclusi dall'assicurazione i danni derivati da dolo o da colpa grave dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti, salvo, nel caso di dolo o colpa grave di questi ultimi, che il danno derivi da errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione, ovvero che l'esercente abbia prese le misure necessarie per evitarlo.

Art. 1013.
(Mutamento della persona dell'esercente).

In caso di mutamento della persona dell'esercente, che ha contratto l'assicurazione, questa continua nei confronti del nuovo esercente.

Il precedente ed il successivo esercente devono dare immediato avviso del mutamento all'assicuratore. Ricevuto l'avviso l'assicuratore può, entro quindici giorni, disdire il contratto con preavviso di quindici giorni. Uguale diritto spetta al nuovo esercente dal giorno del mutamento. L'assicuratore ed il nuovo esercente, che danno la disdetta, devono immediatamente farne comunicazione al ministro per l'aeronautica.

Nel caso di mancato avviso all'assicuratore, l'assicurazione continua nei confronti del nuovo esercente, ma

quest'ultimo è tenuto solidalmente con il precedente al pagamento a titolo penale di un terzo del premio convenuto, quando non sia provato che l'assicuratore, a conoscenza del mutamento, non ha disdetto il contratto nei termini e con le modalità sopra stabilite.

Art. 1014.

(Proroga dell'assicurazione scaduta in corso di viaggio).

L'assicurazione scaduta mentre l'aeromobile trovasi in viaggio è prorogata di diritto fino al termine delle manovre di approdo nel luogo di destinazione, ma l'esercente deve pagare un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

Art. 1015.

(Diritti del terzo danneggiato verso l'assicuratore).

Il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

L'assicuratore non può opporre al terzo alcuna causa di risoluzione nè di nullità del contratto avente effetto retroattivo.

In ogni altro caso di scioglimento del contratto, l'assicuratore è tenuto verso il terzo per i sinistri verificatisi sino al momento in cui la nota di assicurazione viene ritirata dal ministero per l'aeronautica, ma comunque non oltre quindici giorni da quello nel quale l'assicuratore ha notificato al ministero l'avvenuto scioglimento.

L'assicuratore è inoltre tenuto a risarcire il terzo anche nel caso che il danno sia da ritenersi escluso ai sensi del terzo comma dell'articolo 1012.

Al di fuori delle eccezioni previste nei comma precedenti, l'assicuratore può opporre al terzo tutte le eccezioni opponibili all'esercente, nonchè quelle che l'esercente medesimo può opporre al danneggiato.

Art. 1016.

(Azione di rivalsa dell'assicuratore).

Nei casi previsti dal secondo, terzo e quarto comma dell'articolo precedente, l'assicuratore ha azione di rivalsa contro l'esercente per la somma pagata al terzo danneggiato.

Sezione II. — *Assicurazione della responsabilità per danni da urto*

Art. 1017.

(Rischio).

L'assicuratore risponde delle somme dovute dall'esercente per danni arrecati dall'aeromobile in volo per urto contro altro aeromobile in volo o contro nave in movimento, anche se, non essendovi stata collisione materiale, il danno è cagionato da spostamento d'aria o altra causa analoga. Sono però esclusi dal risarcimento i danni dipendenti da una delle cause previste nell'articolo 977.

Sono altresì a carico dell'assicuratore le spese incontrate dall'esercente per resistere, con il consenso dell'assicuratore stesso, alle pretese del terzo.

Art. 1018.

(Danni a terzi sulla superficie in seguito ad urto).

Nei casi previsti dall'articolo precedente, l'assicuratore non risponde dei danni arrecati dall'aeromobile a terzi sulla superficie.

Art. 1019.

(Durata del rischio).

Il rischio comincia dall'inizio delle manovre per l'involo e finisce al termine di quelle di approdo.

CAPO VI

Disposizioni comuni

Art. 1020.

(Prescrizione).

Alla prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione si applicano le disposizioni dell'articolo 547.

Alla prescrizione del diritto di risarcimento per danni subiti dal terzo sulla superficie si applica la disposizione dell'articolo 973.

Art. 1021.

(Rinvio).

Alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano, per quanto non è disposto dal presente titolo, le disposizioni del titolo delle assicurazioni della parte prima, ad eccezione degli articoli 515 secondo comma, 527, 538.

TITOLO QUINTO

DEI PRIVILEGI E DELLA IPOTECA

CAPO I

Dei privilegi

Art. 1022.

(Preferenza dei privilegi).

I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 1023.

(Privilegi sull'aeromobile e sul nolo).

Sono privilegiati sull'aeromobile, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze e sulle parti separabili dell'aeromobile nei limiti fissati nell'articolo 1029, e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sull'aeromobile o per il processo di esecuzione; i diritti di aeroporto, gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di custodia e di conservazione dell'aeromobile dopo l'arrivo nel luogo di ultimo approdo;

2° i crediti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo;

3° i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione aeronautica o dall'autorità consolare per il mantenimento e il rimpatrio dei componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatorii dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per il personale di volo;

4° le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio;

5° le indennità per danni a terzi sulla superficie, quando l'esercente non abbia contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione obbligatoria; le indennità per l'urto di aeromobile previsto nell'articolo 974; le indennità per morte e per lesioni personali ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdita o avarie del carico o del bagaglio;

6° i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite, in virtù dei suoi poteri legali, dal comandante, anche quando sia esercente dell'aeromobile, per le esigenze della conservazione dell'aeromobile ovvero della continuazione del viaggio.

Art. 1024.
(Privilegi sulle cose caricate).

Sono privilegiati sulle cose caricate:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;

2° i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di consegna;

3° le indennità ed i compensi per assistenza e salvataggio;

4° i crediti derivanti dal contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione ed il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate.

Art. 1025.
(Estinzione dei privilegi sull'aeromobile e sul nolo).

I privilegi sull'aeromobile e sul nolo si estinguono, oltre che per l'estinzione del credito, con lo spirare del termine di novanta giorni.

Art. 1026.
(Rinvio).

Per quanto non è disposto in questo capo si applicano le disposizioni degli articoli 549 a 551; 553 a 555; 556 primo, secondo, quarto e quinto comma, 557 a 560; 562 a 564.

CAPO II
Dell'ipoteca

Art. 1027.
(Concessione d'ipoteca su aeromobile).

Sull'aeromobile può solo concedersi ipoteca volontaria.

La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli elementi d'individuazione dell'aeromobile.

Art. 1028.
(Ipoteca su aeromobile in costruzione).

L'ipoteca può essere concessa anche su aeromobile in costruzione. Essa può essere validamente trascritta dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle costruzioni.

Art. 1029.
(Oggetto dell'ipoteca).

L'ipoteca ha per oggetto l'aeromobile, le sue pertinenze e parti separabili anche se separate, tranne quelle che risultano appartenere a persona diversa dal proprietario dell'aeromobile, da scrittura avente data certa o dal certificato di immatricolazione dell'aeromobile.

Art. 1030.
(Pubblicità dell'ipoteca).

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca sull'aeromobile deve essere resa pubblica, mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale e annotazione sul certificato di immatricolazione, ovvero mediante trascrizione nel registro matricolare, se trattasi di alianti libratori.

L'ipoteca su aeromobile in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle costruzioni.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione.

Art. 1031.
(Ufficio competente).

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione dell'aesomobile. Tuttavia la pubblicità può richiedersi anche alle autorità indicate nel secondo comma dell'articolo 866.

Art. 1032.
(Documenti per la pubblicità dell'ipoteca).

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati nell'articolo 569.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un aeromobile munito di certificato d'immatricolazione, il richiedente deve esibire all'ufficio il certificato medesimo, perchè su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che la pubblicità venga richiesta al ministero per l'aeronautica e tale esibizione non sia possibile perchè l'aeromobile si trova altrove, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 869.

Art. 1033.
(Esecuzione della pubblicità).

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi previsti nell'articolo 870.

Art. 1034.
(Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, nonchè in caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, si applica il disposto dell'articolo 871.

Art. 1035.
(Grado dell'ipoteca).

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro d'immatricolazione o d'iscrizione dell'aeromobile.

Art. 1036.

(Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi).

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati dall'articolo 1023 ed è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 1037.

(Rinvio).

Per quanto non è disposto in questo capo, si applicano gli articoli 572, 573, 576, 577.

LIBRO QUARTO

DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO PRIMO

DELLA COMPETENZA NEL PROCESSO DI COGNIZIONE

Art. 1038.

(Domanda di indennità per assistenza o salvataggio).

La domanda di indennità o di compenso per assistenza o salvataggio può proporsi anche avanti il giudice, che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, nei limiti della competenza per valore.

Art. 1039.

(Domanda per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto).

La domanda di risarcimento per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto può proporsi anche avanti il giudice che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, nei limiti della competenza per valore.

Art. 1040.

(Spostamento di competenza per ragione di connessione).

Se sono proposte contro il vettore, l'esercente o l'assicuratore avanti giudici diversi più cause dipendenti dallo stesso contratto di trasporto, ovvero dallo stesso fatto di assistenza o, infine, dallo stesso urto di aeromobili ovvero dallo stesso evento produttivo di danni a terzi sulla superficie, il giudice fissa con sentenza alle parti un termine perentorio per la riassunzione della causa avanti il giudice adito, nella circoscrizione del quale è il foro generale del convenuto, o, in difetto, avanti quello per primo adito.

Si applica il secondo comma dell'articolo 40 del codice di procedura civile.

TITOLO SECONDO

DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ESERCENTE

Art. 1041.

(Giudice competente).

Il procedimento di limitazione è promosso avanti il tribunale della circoscrizione nella quale è il foro generale dell'istante.

Art. 1042.

(Legittimazione alla domanda).

La domanda di apertura del procedimento di limitazione può essere proposta dall'esercente e, se trattasi di debiti per danni arrecati a terzi sulla superficie, anche dall'assicuratore.

Art. 1043.

(Domanda di apertura).

La domanda di apertura si propone con ricorso al tribunale, competente ai sensi dell'articolo 1041.

Il ricorso deve indicare il nome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza e l'elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice competente; gli elementi di individuazione dell'aeromobile e il luogo in cui si trova; l'accidente al quale le obbligazioni si riferiscono.

Insieme con il ricorso, l'istante deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale:

a) il certificato di navigabilità o di collaudo ovvero copia in forma autentica di essi;

b) l'elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno;

c) il certificato delle ipoteche trascritte sull'aeromobile;

d) la nota vistata dal ministro per l'aeronautica ovvero la polizza di assicurazione, se trattasi di debiti per danni arrecati a terzi sulla superficie.

Art. 1044.

(Sentenza di apertura).

Con sentenza esecutiva, il tribunale, accertata, in seguito alla domanda dell'esercente o dell'assicuratore, l'esistenza degli estremi di legge, dichiara aperto il procedimento di limitazione. Con la stessa sentenza il tribunale designa un giudice per la formazione dello stato attivo e passivo, per il riparto della somma e per l'istruzione dei processi di opposizione alla sentenza di apertura e alla formazione dello stato passivo e dello stato di riparto; stabilisce entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della sentenza la data di deposito dello stato attivo; assegna ai creditori per la presentazione in cancelleria delle domande e dei titoli un termine non superiore a giorni trenta dalla data di pubblicazione della sentenza, o a sessanta per i creditori residenti all'estero; stabilisce, entro sessanta giorni dalla decorrenza del maggior termine fissato per la presentazione delle domande e dei titoli dei creditori, la data di deposito dello stato passivo; fissa, non prima di dieci e non oltre venti giorni da quest'ultima data, l'udienza di trattazione delle impugnazioni dello stato passivo avanti il collegio.

Art. 1045.

(Notifica e pubblicazione della sentenza di apertura).

La sentenza, a cura della cancelleria, è portata a conoscenza dell'istante e dei creditori indicati nello elenco di cui all'articolo 1043, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, è altresì trasmessa in estrat-

to all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile, e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del Regno.

L'ufficio di iscrizione, avuta conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione dell'aeromobile, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

Art. 1046.

(*Effetti dell'apertura del procedimento*).

L'apertura del procedimento produce gli effetti indicati negli articoli 625, 626.

Art. 1047.

(*Opposizione dei creditori*).

Contro la sentenza di apertura, i creditori possono promuovere opposizione, entro quindici giorni dalla avvenuta pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contraddittorio dell'istante.

L'opposizione produce gli effetti indicati nel secondo comma dell'articolo 627.

Art. 1048.

(*Formazione dello stato attivo*).

Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'istante e i creditori concorrenti, forma lo stato attivo sulla base dei criteri indicati negli articoli 967, 975.

L'avvenuto deposito dello stato attivo è comunicato all'istante e ai creditori mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Art. 1049.

(*Deposito della somma limite*).

Entro tre giorni dalla formazione dello stato attivo il giudice designato fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il deposito della somma limite computata sulla base dello stato attivo e di una congrua somma per le spese del procedimento.

Il provvedimento del giudice è comunicato all'istante e ai creditori nei modi stabiliti dall'articolo precedente.

Art. 1050.

(*Formazione dello stato passivo e di riparto*).

La formazione dello stato passivo e dello stato di riparto e le relative impugnazioni sono regolate dalle disposizioni degli articoli 634 a 638.

Art. 1051.

(*Fallimento dell'esercente*).

Gli effetti del fallimento dell'esercente, dichiarato successivamente al deposito della somma limite, sono regolati dalle disposizioni dell'articolo 639.

Art. 1052.

(*Decadenza dell'esercente dal beneficio della limitazione*).—

L'esercente decade dal beneficio della limitazione per mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento.

Art. 1053.

(*Dichiarazione di estinzione del procedimento*).

In caso di fallimento dell'esercente, dichiarato anteriormente al deposito della somma limite, e nel caso di decadenza prevista dall'articolo precedente si applica la disposizione dell'articolo 641.

Art. 1054.

(*Comunicazioni all'esercente*).

Quando il procedimento è promosso dall'assicuratore, gli atti si compiono anche nei confronti dell'esercente, il quale deve essere sentito ogni qualvolta, a norma delle disposizioni del presente titolo, deve essere sentito l'istante.

TITOLO TERZO

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI

CAPO I

Disposizioni generali

Art. 1055.

(*Competenza*).

L'esecuzione forzata è promossa avanti il pretore nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

Il sequestro conservativo e giudiziario è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

Art. 1056.

(*Oggetto dell'espropriazione e delle misure cautelari*).

Salve le eccezioni contemplate nell'articolo seguente, possono formare oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari gli aeromobili, le loro quote, le parti separabili e le pertinenze.

Se oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari sono quote di comproprietà dell'aeromobile, il pretore può, sentiti i comproprietari non debitori, autorizzare il pignoramento o il sequestro dell'intero aeromobile, quando il debitore sia comproprietario per più della metà del valore dell'aeromobile; in tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sulle quote ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso alle spese delle procedure esecutive e cautelari.

Art. 1057.

(*Aeromobili non soggetti a pignoramento e a sequestro*).

Non possono formare oggetto di espropriazione forzata nè di misure cautelari:

a) gli aeromobili di Stato;

b) gli aeromobili effettivamente in servizio su di una linea di trasporti aerei e gli aeromobili di riserva, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro per l'aeronautica;

c) gli aeromobili addetti al trasporto per scopo di lucro di persone o di cose, pronti a partire o in corso di navigazione, purchè non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che prose-

guono. L'aeromobile si reputa pronto a partire quando il comandante ha ricevuto l'autorizzazione di cui all'articolo 802.

Art. 1058.

(Provvedimenti per impedire la partenza dell'aeromobile).

Il giudice competente a sensi dell'articolo 1055 e, ove ne ricorra l'urgenza, il direttore di aeroporto e l'autorità di polizia giudiziaria del luogo nel quale si trova l'aeromobile, possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza dell'aeromobile.

Art. 1059.

(Forma e notificazione del precetto).

Il precetto è formato e notificato a norma degli articoli 647, 648, primo comma; esso diviene inefficace, trascorsi trenta giorni senza che si sia proceduto al pignoramento.

CAPO II

Del procedimento di espropriazione forzata

Art. 1060.

(Giudice dell'esecuzione).

L'espropriazione è diretta da un giudice.

Nei procedimenti avanti le preture, delle quali fanno parte più magistrati, la nomina del giudice dell'esecuzione è fatta dal pretore dirigente, su presentazione, a cura del cancelliere, del fascicolo di cui al terzo comma dell'articolo 1064, entro due giorni da che è stato formato.

Art. 1061.

(Forma del pignoramento di aeromobile).

Il pignoramento è formato ed eseguito a norma del primo e secondo comma dell'articolo 650.

Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta regolamentare della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile, il quale provvede alla trascrizione nel registro di iscrizione e all'annotazione sul certificato di immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti. Se l'aeromobile è in costruzione la trascrizione del pignoramento si esegue nel registro degli aeromobili in costruzione.

Il detto ufficio è tenuto a consegnare al creditore un certificato dal quale risulti l'espletamento delle formalità indicate nel precedente comma.

Art. 1062.

(Forma del pignoramento di parti separabili e pertinenze).

Il pignoramento delle parti separabili e delle pertinenze dell'aeromobile si esegue secondo le norme del codice di procedura civile riguardanti il pignoramento di cose mobili.

Art. 1063.

(Amministrazione dell'aeromobile pignorato).

Il capo dell'ufficio giudiziario, competente ai sensi dell'articolo 1055, su istanza di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che l'aeromobile pignorato per intero o per quote intraprenda uno o più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che crede opportune, e disponendo in ogni caso che sia stipulata un'adeguata assicurazione.

Per quanto concerne l'amministrazione dell'aeromobile pignorato, si applicano le disposizioni dell'articolo 652, secondo a quinto comma.

Art. 1064.

(Domanda di vendita).

Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita dell'aeromobile o della quota di esso con ricorso al giudice competente ai sensi dell'articolo 1055.

Il ricorso è notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari, e ai creditori intervenuti a norma dell'articolo 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita, e se trattasi di aeromobile straniero al console dello Stato del quale l'aeromobile ha la nazionalità.

Nel termine di trenta giorni dalla notificazione e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore istante è tenuto a depositare, presso la cancelleria del giudice competente ai sensi dell'articolo 1055, il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dell'aeromobile dal quale risultino le ipoteche trascritte; di essi si forma, a norma dell'articolo 488 del codice di procedura civile, fascicolo insieme con l'atto di pignoramento, con il certificato di cui all'ultimo comma dell'articolo 1061 di questo codice, e con le eventuali osservazioni scritte degli interessati sulle condizioni di vendita.

Art. 1065.

(Designazione del giudice dell'esecuzione e stima dell'aeromobile).

Sulla presentazione del fascicolo di cui al precedente articolo, eseguita dal cancelliere, il giudice, competente ai sensi dell'articolo 1055, provvede alla nomina del giudice dell'esecuzione e richiede al Registro aeronautico italiano la stima dell'aeromobile, fissando un termine, non superiore a trenta giorni, per il deposito della relazione di stima.

Se l'autorizzazione a intraprendere uno o più viaggi è stata seguita dagli adempimenti di cui all'articolo 652, secondo comma, non si fa luogo alla richiesta di stima se non dopo dieci e non oltre trenta giorni dal compimento del viaggio.

Art. 1066.

(Ordinanza di vendita).

Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il giudice dell'esecuzione, sentito il debitore proprietario, il creditore precettante e istante e i creditori ipotecari e quelli intervenuti, nonchè il console dello Stato del quale l'aeromobile ha la nazionalità, dispone la vendita con o senza incanto.

L'ordinanza di vendita con incanto deve contenere le indicazioni prescritte nell'articolo 656.

L'ordinanza di vendita senza incanto deve contenere le indicazioni prescritte nell'articolo 532 secondo comma del codice di procedura civile.

Art. 1067.
(Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita).

L'ordinanza di vendita è notificata a cura del cancelliere del giudice dell'esecuzione alle persone indicate nel primo comma dell'articolo precedente che non sono comparse.

L'ordinanza inoltre deve essere annotata a cura del cancelliere in margine al pignoramento. Copia di essa è affissa nell'albo della pretura del luogo dove si svolge l'esecuzione, in quello della direzione di aeroporto, e nell'albo della Reale unione nazionale aeronautica. Il giudice può anche disporne la pubblicazione in periodici aeronautici.

Art. 1068.
(Forme della vendita).

La vendita con incanto si attua nelle forme stabilite negli articoli 658 a 666 del presente codice.

La vendita senza incanto si attua nelle forme stabilite negli articoli 570 a 575 del codice di procedura civile.

Art. 1069.
(Opposizione).

Per quanto concerne le opposizioni all'esecuzione e agli atti esecutivi e le opposizioni di terzi, si applicano le disposizioni degli articoli 667 a 669.

Art. 1070.
(Espropriazione contro il proprietario non esercente e il terzo proprietario).

Quando l'espropriazione dell'aeromobile o di quote di aeromobile è promossa dai creditori privilegiati dell'esercente non proprietario, ovvero è promossa contro il terzo proprietario dell'aeromobile, si applicano le disposizioni dell'articolo 670.

Art. 1071.
(Vendita di parti separate e pertinenze).

Alla procedura di vendita di parti separate o di cose che costituivano pertinenze dell'aeromobile, si applicano le norme del codice di procedura civile relative alla vendita di cose mobili.

Art. 1072.
(Liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche).

La liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche è regolata dagli articoli 673 a 679; ma il processo è promosso avanti il pretore, nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

Art. 1073.
(Rinvio).

All'esecuzione per consegna dell'aeromobile, alla estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile in materia.

Alla distribuzione del prezzo si applicano gli articoli 680, 681 del presente codice.

CAPO III
Dei procedimenti cautelari

Art. 1074.
(Provvedimento di autorizzazione).

Il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

1) il divieto al proprietario debitore di disporre dell'aeromobile o della quota senza ordine di giustizia;

2) l'intimazione al comandante di non far partire l'aeromobile e, se si tratta di aeromobile in corso di viaggio, di non farlo ripartire dall'aerodromo di arrivo;

3) gli elementi di individuazione dell'aeromobile o della quota di aeromobile cui si riferisce l'autorizzazione.

Art. 1075.
(Notificazione del provvedimento).

Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario ed al comandante. Esso deve essere notificato anche al proprietario non esercente, se chi agisce è creditore dell'esercente non proprietario ed è assistito da privilegio aeronautico, e al terzo proprietario, se si tratta di aeromobile o quota di aeromobile gravati da privilegi o da ipoteche.

Se si tratta di aeromobile in corso di viaggio, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del procedimento al comandante sia eseguita con le modalità indicate nel secondo comma dell'articolo 650.

Art. 1076.
(Pubblicità del provvedimento).

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nel registro d'iscrizione dell'aeromobile e, per gli aeromobili che ne sono provvisti, annotato sul certificato di immatricolazione.

Art. 1077.
(Revoca del sequestro).

Il giudice competente a sensi del secondo comma dell'articolo 1055, ovvero il giudice avanti il quale pende il giudizio di convalida, revoca, con decreto, il provvedimento di autorizzazione, se il debitore prova di aver costituito cauzione pari alla minor somma tra il valore dell'aeromobile e l'ammontare del credito e delle spese giudiziali, ovvero se, trattandosi di crediti per danni a terzi sulla superficie, il debitore stesso produce la nota vistata dal ministro per l'aeronautica o la polizza di assicurazione.

Art. 1078.
(Amministrazione dell'aeromobile sequestrato).

L'amministrazione dell'aeromobile sequestrato è regolata dalle disposizioni dell'articolo 652.

Art. 1079.
(Rinvio).

Per quanto non è espressamente disposto nel presente capo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

PARTE TERZA

DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

LIBRO PRIMO

DISPOSIZIONI PENALI

TITOLO PRIMO

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1080.

(Applicabilità delle disposizioni penali).

Il cittadino o lo straniero, che, essendo al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale, commette in territorio estero un delitto previsto dal presente codice, è punito a norma del medesimo. Il colpevole che sia stato giudicato all'estero è giudicato nuovamente nello Stato, qualora il ministro della giustizia ne faccia richiesta.

Le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito.

Art. 1081.

(Concorso di estranei in un reato previsto dal presente codice).

Fuori del caso regolato nell'articolo 117 del codice penale, quando per l'esistenza di un reato previsto dal presente codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che, senza rivestire tale qualità, sono concorsi nel reato, ne rispondono se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al colpevole.

Tuttavia il giudice può diminuire la pena rispetto a coloro per i quali non sussiste la predetta qualità.

Art. 1082.

(Pene accessorie).

Le pene accessorie per i delitti previsti dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

1) l'interdizione dai titoli professionali marittimi o aeronautici, se si tratta di delitti commessi da persone fornite rispettivamente dei titoli previsti negli articoli 123, 739;

2) l'interdizione dalla professione marittima o aeronautica, se si tratta di delitti commessi dagli altri appartenenti rispettivamente al personale marittimo o alla gente dell'aria.

Le pene accessorie per le contravvenzioni previste dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

1) la sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 1 del comma precedente ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna;

2) la sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 2 del comma precedente, ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna.

Art. 1083.

(Effetti e durata delle pene accessorie).

L'interdizione perpetua dai titoli professionali marittimi o aeronautici priva il condannato della capacità di esercitare qualunque funzione o servizio per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 739. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dell'abilitazione relativa ai titoli anzidetti.

L'interdizione perpetua dalla professione marittima o aeronautica priva il condannato della capacità di esercitare la professione marittima o aeronautica. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dall'abilitazione relativa alla professione anzidetta.

La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici priva il condannato del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134, 739, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.

La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna priva il condannato del diritto di esercitare la professione, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.

La durata di tali pene, quando nei singoli casi non sia espressamente determinata dalla legge, è uguale a quella della pena principale inflitta o che dovrebbe scontarsi, nel caso di conversione per insolvibilità del condannato. Tuttavia, in nessun caso essa può oltrepassare il limite minimo e quello massimo stabiliti per ciascuna specie di pena accessoria.

Alle pene accessorie dell'interdizione e della sospensione previste nel presente articolo si applicano rispettivamente le disposizioni relative alla interdizione da una professione e alla sospensione dall'esercizio di una professione.

Art. 1084.

(Aggravante per i delitti commessi dai comandanti, dagli ufficiali o dai graduati).

Se alcuno dei delitti previsti dal presente codice è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile, la pena è aumentata fino a un terzo, quando tale qualità non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

Art. 1085.

(Aggravante per i delitti comuni commessi in danno di un superiore).

Se un delitto non previsto dal presente codice è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è

aumentata fino a un terzo, quando la qualità della persona offesa non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

La stessa disposizione si applica se un passeggero commette un delitto non previsto dal presente codice contro il comandante o un ufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni.

Art. 1086.
(Devoluzione di parte delle somme per pene pecuniarie).

La metà delle somme versate a titolo di pene pecuniarie per i reati previsti dal presente codice è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara o al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali o alle casse di soccorso del personale della navigazione interna, ovvero alla cassa nazionale di previdenza della gente dell'aria.

Art. 1087.
(Navigazione interna).

Alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli articoli 1088 a 1160.

TITOLO SECONDO
DEI DELITTI IN PARTICOLARE

CAPO I.
Dei delitti contro la personalità dello Stato

Art. 1088.
(Imbarco su navi o aeromobili di Stato nemico).

Il cittadino che si arruola su navi o aeromobili di uno Stato in guerra contro lo Stato italiano è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione per un tempo non inferiore a cinque anni.

Art. 1089.
(Vilipendio della bandiera o di altro emblema dello Stato).

Se i delitti previsti negli articoli 291, 292 del codice penale sono commessi da componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile in territorio estero la pena è aumentata:

1) fino a un terzo se il componente dell'equipaggio è straniero;

2) da un terzo alla metà se il componente dell'equipaggio è cittadino italiano;

3) dalla metà a due terzi se il fatto è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile.

Art. 1090.
(Pene accessorie).

La condanna per il delitto previsto nell'articolo 1088 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto previsto nell'articolo 1089 importa l'interdizione temporanea dai titoli, ovvero dalla professione.

CAPO II
Dei delitti contro la polizia di bordo e della navigazione

Sezione I. — *Dei delitti contro la polizia di bordo*

Art. 1091.
(Diserzione).

Il componente dell'equipaggio, che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, è punito, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, con la reclusione fino a un anno.

Se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, la pena è della reclusione da uno a due anni.

Se dal fatto deriva pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1092.
(Circostanze aggravanti).

La pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso:

1) per fine politico;

2) con violenza o minaccia;

3) all'estero;

4) da persone preposte al comando o alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida o al pilotaggio dell'aeromobile;

5) collettivamente da tre o più persone dell'equipaggio.

Nel caso di cui al n. 5 la pena per i promotori, gli organizzatori ed i capi è aumentata da un terzo alla metà.

Art. 1093.
(Causa di non punibilità).

Nel caso previsto nel primo comma dell'art. 1091, ancorchè ricorrano le aggravanti previste nell'articolo 1092, non è punibile colui che raggiunge la nave prima che questa lasci il porto e non oltre il terzo giorno successivo a quello in cui si sarebbe dovuto presentare a bordo ovvero raggiunge l'aeromobile prima dell'involo.

Art. 1094.
(Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio).

Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi.

Se si tratta di servizio concernente la manovra, la pena è della reclusione da uno a sei mesi.

Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità ovvero un pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone

o per la sicurezza della nave, del galleggiante, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni.

Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile o persona in pericolo, la pena è della reclusione da uno a quattro anni.

Art. 1095.
(Inosservanza di ordine da parte di passeggero).

Il passeggero, che non esegue un ordine concernente la sicurezza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire duemila.

Art. 1096.
(Inosservanza di ordine di arresto).

Il componente dell'equipaggio, che a bordo della nave o dell'aeromobile non esegue un ordine di arresto, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire duemila.

Art. 1097.
(Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante).

Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante, ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

Art. 1098.
(Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte di componente dell'equipaggio).

Il componente dell'equipaggio, che senza il consenso del comandante abbandona la nave o il galleggiante in pericolo, è punito con la reclusione fino a un anno.

Alla stessa pena soggiace il componente dell'equipaggio dell'aeromobile, che senza il consenso del comandante si lancia col paracadute o altrimenti abbandona l'aeromobile in pericolo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

Sezione II. — *Dei delitti contro la polizia della navigazione*

Art. 1099.
(Rifiuto di obbedienza a nave da guerra).

Il comandante della nave, che nei casi previsti nell'articolo 200 non obbedisce all'ordine di una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione fino a due anni.

Art. 1100.
(Resistenza o violenza contro nave da guerra).

Il comandante o l'ufficiale della nave, che commette atti di resistenza o di violenza contro una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione da tre a dieci anni.

La pena per coloro che sono concorsi nel reato è ridotta da un terzo alla metà.

Art. 1101.
(Imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, nazionali o stranieri, che imbarca armi, munizioni o persone, al fine di commettere contrabbando o altro delitto, è punito, se il reato non è commesso, con la reclusione da sei mesi a due anni.

Art. 1102.
(Navigazione in zone vietate).

Fuori dei casi previsti nell'articolo 260 del codice penale, è punito con la reclusione fino a due anni e con la multa fino a lire cinquemila:

1° il comandante della nave o del galleggiante, nazionali o stranieri, che non osserva il divieto o il limite di navigazione stabiliti nell'articolo 83;

2° il comandante dell'aeromobile nazionale o straniero, che viola il divieto di sorvolo stabilito nell'articolo 793.

Sezione III. — *Disposizione comune alle sezioni precedenti*

Art. 1103.
(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1091, 1094, 1096, 1099, 1101, 1102 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per i delitti previsti negli articoli 1097, 1098, 1100 l'interdizione è perpetua, se la condanna alla reclusione è per un tempo non inferiore a cinque anni; temporanea, se la condanna è per un tempo inferiore a cinque anni.

CAPO III
Dei delitti contro le autorità di bordo o contro le autorità consolari

Art. 1104.
(Offesa in danno del comandante, di un ufficiale o sottufficiale o di un graduato).

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che offende l'onore o il prestigio di un superiore, in presenza di lui e a causa o nell'esercizio delle di lui funzioni, è punito con la reclusione da sei mesi a due anni.

La stessa pena si applica a chi commette il fatto mediante comunicazione telegrafica o telefonica, o con scritto o disegno, diretti al superiore, e a causa delle di lui funzioni.

La pena è della reclusione da uno a tre anni, se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato.

Le pene sono aumentate fino a un terzo quando il fatto è commesso con violenza o minaccia, ovvero quando l'offesa è recata in presenza di una o più persone.

Se il fatto è commesso da un passeggero contro il comandante, un ufficiale o un sottufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile, qualora non costituisca un più grave reato, si applicano le disposizioni precedenti, ma le pene sono diminuite in misura non eccedente un terzo.

Art. 1105.

(*Ammutinamento*).

Se il fatto non costituisce un più grave reato, sono puniti con la reclusione da sei mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore al terzo:

1) disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante;

2) si abbandonano collettivamente a manifestazione tumultuosa.

Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sè un reato diverso.

Art. 1106.

(*Aggravanti*).

La pena è da uno a cinque anni:

1) se il fatto previsto dall'articolo precedente è commesso in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere alla forza pubblica;

2) se, nel caso previsto dal n. 1 dell'articolo precedente, l'ordine concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero se il fatto è commesso al fine d'interrompere la navigazione, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi;

3) se, nel caso previsto dal n. 2 dell'articolo precedente, alcuna delle persone è palesemente armata ovvero il fatto è commesso con minaccia.

Per i promotori, gli organizzatori e i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1107.

(*Mancato intervento per impedire un reato*).

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente ad atti di minaccia o di violenza commessi in danno di un superiore nell'esercizio delle di lui funzioni, omette di dargli assistenza o aiuto, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire cinquemila.

Alla stessa pena soggiace qualunque componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente al fatto previsto nell'articolo 1105, non usa i mezzi che sono in suo potere per sciogliere la riunione o per impedire la manifestazione.

Art. 1108.

(*Complotto contro il comandante*).

Il componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, in numero di tre o più, si accordano al fine di commettere un delitto contro la vita, l'incolumità personale, la libertà individuale o l'esercizio dei poteri del comandante, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a quattro anni.

Per i promotori e gli organizzatori la pena è aumentata fino a un terzo.

Il componente dell'equipaggio, che, avendo notizia dell'accordo, omette di darne avviso al comandante, è punito con la reclusione fino a un anno.

Tuttavia la pena da applicare è in ogni caso inferiore alla metà di quella stabilita per il delitto al quale si riferisce l'accordo.

Art. 1109.

(*Omesso rimpatrio di cittadini*).

Il comandante di una nave diretta ad un porto del Regno, che senza giustificato motivo omette di ottemperare alla richiesta dell'autorità consolare per il trasporto di cittadini ai sensi dell'articolo 197, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire tremila.

Art. 1110.

(*Circostanza aggravante*).

Nei casi previsti negli articoli 1105, 1106, 1107, 1108, la pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso durante la navigazione.

Art. 1111.

(*Pene accessorie*).

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1104, 1105, 1108 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto aggravato ai sensi dell'articolo 1106 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO IV

Dei delitti contro la sicurezza della navigazione

Art. 1112.

(*Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali*).

Chiunque arbitrariamente ordina o fa taluna delle segnalazioni prescritte per la navigazione marittima o aerea ovvero rimuove i segnali per la detta navigazione è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato, omette di collocare i segnali predisposti per la sicurezza della navigazione marittima o aerea o comunque di provvedere alle misure imposte a tale scopo.

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero di incendio, caduta o perdita di un aeromobile, la pena è della reclusione da uno a cinque anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1113.

(*Omissione di soccorso*).

Chiunque, nelle condizioni previste negli articoli 70, 107, 726, richiesto dall'autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso

di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo ovvero all'estinzione di un incendio, è punito con la reclusione da uno a tre anni.

Art. 1114.

(*Rifiuto di servizio da parte di pilota*).

Il pilota, che non risponde al segnale di chiamata di una nave ovvero si rifiuta di prestare l'opera sua, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire cinquemila.

Se la nave è in pericolo, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Art. 1115.

(*Abbandono di pilotaggio*).

Il pilota, che in caso di pilotaggio obbligatorio cessa di prestare la sua opera prima del momento previsto nell'articolo 92, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire cinquemila.

Art. 1116.

(*Abbandono abusivo di comando*).

Il comandante, che senza necessità lascia la direzione nautica della nave o dell'aeromobile in condizioni tali che la direzione venga assunta da persona che non ha i requisiti per sostituirlo, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire duemila a cinquemila.

La pena è aumentata fino a un terzo, se il fatto è commesso nei casi in cui il comandante della nave ha l'obbligo di dirigere personalmente la manovra.

Art. 1117.

(*Usurpazione del comando di nave o di aeromobile*).

Chiunque indebitamente assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Fuori del caso previsto nell'articolo 1220, se il fatto è commesso da persona provvista di un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, la pena è da sei mesi a due anni.

Art. 1118.

(*Abbandono del posto*).

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'acromobile che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione abbandona il posto, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno.

Art. 1119.

(*Componente dell'equipaggio che si addormenta*).

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione si addormenta, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire duemila.

Art. 1120.

(*Ubbriachezza*).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubbriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota marittimo, che, durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione o nel momento in cui deve assumerlo, si trova in tale stato di ubbriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità a prestare il servizio, è punito con la reclusione da uno a sei mesi.

Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti.

La pena è aumentata fino a un terzo, se l'ubbriachezza o l'uso di sostanze stupefacenti sono abituali.

Art. 1121.

(*Condizioni di maggiore punibilità*).

Nei casi previsti negli articoli 1112 a 1120 la pena è:

1) della reclusione da due a otto anni, se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita di un aeromobile;

2) della reclusione da tre a dodici anni, se, nel caso previsto nel numero precedente, la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone.

Art. 1122.

(*Aggravante per l'incendio, il naufragio o il disastro aviatorio*).

Se un componente dell'equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri o una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti negli articoli 425, n. 3 e 428 del codice penale, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Le pene sono aumentate da un terzo alla metà, se il fatto è commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandati.

Art. 123.

(*Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio*).

Chiunque per colpa cagiona danno a una nave, a un galleggiante o a un aeromobile in navigazione è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire cinquemila, se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio, sommersione o urto della nave o del galleggiante ovvero di incendio, caduta, perdita o urto dell'aeromobile.

Alla stessa pena soggiace chiunque, slegando o tagliando gomene od ormeggi ovvero con altra azione od omissione colposa, cagiona danno a una nave o a un galleggiante ancorati o a un aeromobile fermo, se dal fatto deriva il pericolo indicato nel comma precedente.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1124.

(*Delitti colposi*).

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli 1112 a 1115 è commesso per colpa, le pene sono ridotte della metà.

Art. 1125.
(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1112 a 1120; 1123, 1124, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti aggravati ai sensi dell'articolo 1122 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Se il delitto previsto nell'articolo 449 del codice penale è commesso da appartenenti al personale marittimo o alla gente dell'aria in danno rispettivamente di una nave o di un galleggiante e di un aeromobile, la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO V
Dei delitti contro la fede pubblica

SEZIONE I. — *Della falsità in atti*

Art. 1126.
(Documenti equiparati agli atti pubblici agli effetti della pena).

Agli effetti indicati nell'articolo 491 del codice penale, la polizza di carico, gli altri titoli rappresentativi di merci e la lettera di trasporto aereo sono equiparati all'atto pubblico.

Art. 1127.
(Falsità ideologica nel ruolo di equipaggio, nel giornale o nelle relazioni).

Il comandante della nave che, al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, commette alcuna delle falsità previste nell'articolo 479 del codice penale nel ruolo di equipaggio o nel giornale nautico ovvero nelle prescritte relazioni all'autorità è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

La stessa pena si applica al comandante dell'aeromobile che commette il fatto previsto dal comma precedente nel giornale di rotta.

Art. 1128.
(Uso di atto falso).

Chiunque, senza essere concorso nella falsità, fa uso di uno degli atti falsi previsti nell'articolo 1127 soggiace alla pena ivi stabilita, ridotta di un terzo.

Si applica il secondo comma dell'articolo 489 del codice penale.

SEZIONE II. — *Delle altre falsità*

Art. 1129.
(Falsa dichiarazione di proprietà o dei requisiti di nazionalità).

Chiunque si dichiara falsamente proprietario di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile, allo scopo di far ad essi attribuire la nazionalità italiana, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno e con la multa da lire duemila a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace il rappresentante di una società, il quale dichiara falsamente l'esistenza dei requisiti previsti nell'articolo 751, lettera *c)*, allo scopo di far attribuire all'aeromobile la nazionalità italiana.

Art. 1130.
(Uso abusivo della bandiera o della marca di nazionalità).

Chiunque inalbera o usa su nave non nazionale la bandiera italiana ovvero usa su aeromobile non nazionale la marca di nazionalità italiana è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1131.
(Uso di falso contrassegno d'individuazione).

Chiunque, al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, appone sulla nave o sull'aeromobile un falso contrassegno d'individuazione è punito con la reclusione fino a un anno.

La pena è della reclusione fino a due anni e della multa fino a lire cinquemila, se il colpevole adopera le carte di bordo della nave o dell'aeromobile di cui ha usurpato il contrassegno.

Art. 1132.
(Abusiva prestazione di nome per la costruzione di nave o di aeromobile).

Chiunque, essendo abilitato alla costruzione di navi, di galleggianti, di aeromobili o dei relativi apparati, presta il suo nome per tale costruzione a persona non autorizzata, è punito con la multa da lire mille a diecimila.

Alla stessa pena soggiace chi si vale del nome altrui.

Se la costruzione viene iniziata, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1133.
(Uso di libretto di navigazione).

Chiunque, al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, si vale di un documento di lavoro marittimo o aeronautico appartenente ad altra persona è punito, qualora il fatto non costituisca un altro delitto contro la fede pubblica, con la reclusione fino a un anno.

SEZIONE III. — *Disposizione comune alle sezioni precedenti*

Art. 1134.
(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1127, 1128, 1131, ovvero per alcuno dei delitti previsti nel capo III del titolo VII del libro II del codice penale, in relazione ad uno dei documenti indicati nell'articolo 1126 di questo codice, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO VI

Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico

Art. 1135.

(*Pirateria*).

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni.

Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà.

Art. 1136.

(*Nave sospetta di pirateria*).

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

Si applica il secondo comma dell'articolo precedente.

Art. 1137.

(*Rapina ed estorsione sul litorale del Regno da parte dell'equipaggio*).

Il comandante o l'ufficiale di una nave nazionale o straniera, che sul litorale del Regno commette alcuno dei fatti previsti negli articoli 628, 629 del codice penale, è punito a norma dell'articolo 1135 del presente codice.

Si applica il secondo comma dell'articolo predetto.

Art. 1138.

(*Impossessamento della nave o dell'aeromobile*).

I componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, i quali se ne impossessano, sono puniti:

1) con la reclusione da dieci a venti anni, se il fatto è commesso mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave o dei graduati dell'aeromobile;

2) con la reclusione da tre a dodici anni, se il fatto è commesso clandestinamente o con mezzi fraudolenti.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Se il fatto è commesso da persona estranea all'equipaggio, le pene sono ridotte di un terzo.

Art. 1139.

(*Accordo per impossessarsi della nave o dell'aeromobile*).

I componenti dell'equipaggio, che in numero di tre o più si accordano al fine di commettere il delitto previsto nell'articolo precedente, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a tre anni.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1140.

(*Falsa rotta*).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che per procurare a sè o ad altri un ingiusto profitto o per recare ad altri un danno, fa falsa rotta, è punito con la reclusione da uno a sei anni e con la multa fino a lire diecimila.

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione della nave ovvero di incendio, caduta o perdita dell'aeromobile, la pena è aumentata di un terzo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è della reclusione da due a dieci anni. Se la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone, la pena è della reclusione da tre a quindici anni.

Art. 1141.

(*Danneggiamento della nave o dell'aeromobile*).

Chiunque commette il fatto previsto nell'articolo 635 del codice penale in danno di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile ovvero delle provviste di bordo è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Se il fatto è commesso dal componente dell'equipaggio in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile su cui è imbarcato, la pena è aumentata fino ad un terzo; se è commesso dal comandante, la pena è aumentata fino alla metà.

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Si procede in ogni caso di ufficio.

Art. 1142.

(*Danneggiamento del carico o di attrezzi di bordo*).

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che distrugge, disperde, deteriora o rende inservibili, in tutto o in parte, il carico, gli attrezzi, i macchinari e gli impianti di bordo, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire diecimila.

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo 1140.

Art. 1143.

(*Impiego abusivo della nave o dell'aeromobile*).

Il comandante, che abusivamente impiega in tutto o in parte la nave, il galleggiante o l'aeromobile a profitto proprio o di altri, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire diecimila.

Non è punibile il comandante che carica per proprio conto merci in piccola quantità.

Art. 1144.

(*Appropriazione indebita di danaro preso in prestito dal comandante*).

Il comandante dalla nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sè o ad altri un ingiusto profitto, si appropria il denaro preso a prestito nei casi previsti negli articoli 307, 892, è punito con la reclusione fino a cinque anni e con la multa fino a lire diecimila.

Art. 1145.

(*Appropriazione indebita del carico*).

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sè o ad altri un ingiu-

sto profitto, si appropria in tutto o in parte il carico è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire diecimila.

Art. 1146.

(Appropriazione indebita di relitti marittimi o aerei).

Chiunque si appropria i relitti indicati negli articoli 510, 993 nei casi in cui ha l'obbligo della denuncia è punito con la reclusione fino a tre anni ovvero con la multa fino a lire diecimila.

Per gli appartenenti al personale marittimo e alla gente dell'aria e per le persone addette in qualsiasi modo ai servizi di porto o di navigazione ovvero che esercitano una delle attività indicate nell'articolo 68, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1147.

(Impossessamento di nave naufragata o di aeromobile perduto).

Chiunque si impossessa di una nave o di un galleggiante abbandonati, sommersi o naufragati ovvero di un aeromobile abbandonato, caduto o perduto è punito con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire duemila a diecimila.

Per le persone indicate nel secondo comma dell'articolo precedente la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1148.

(Furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio).

Per il furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1149.

(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1139, 1140, 1141 secondo comma; 1142 a 1145; 1147, e per il furto aggravato ai sensi dell'articolo 1148, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1135 a 1138 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO VII

Dei delitti contro la persona

Art. 1150.

(Omicidio del superiore).

Se il fatto previsto nell'articolo 575 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è della reclusione da ventiquattro a trenta anni; se il fatto è commesso durante la navigazione, si applica la pena dell'ergastolo.

Art. 1151.

(Omicidio preterintenzionale, lesione e percossa del superiore).

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli 581 a 584 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Art. 1152.

(Tratta e commercio di schiavi).

La pena per il comandante o l'ufficiale della nave nazionale o straniera, che commette il delitto previsto nell'articolo 601 del codice penale o vi concorre, è aumentata fino a un terzo.

Art. 1153.

(Nave destinata alla tratta).

Il componente dell'equipaggio di nave nazionale o straniera destinata, prima della partenza o in corso di navigazione, alla tratta è punito, ancorchè non sia stato compiuto alcun fatto di tratta o di commercio di schiavi, con la reclusione da tre a dieci anni.

Art. 1154.

(Abuso d'autorità).

Il comandante o l'ufficiale della nave ovvero il comandante dell'aeromobile, che sottopone a misure di rigore non consentite dalla legge un dipendente, un passeggero ovvero una persona arrestata o detenuta, a lui data in consegna per la custodia o il trasporto, ovvero una persona affidatagli in esecuzione di un provvedimento dell'autorità competente, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione fino a trenta mesi. La stessa pena si applica a coloro ai quali comunque è stata data in consegna o affidata tale persona.

La pena non può essere inferiore a sei mesi, quando il fatto è commesso per un motivo personale, ovvero contro persona inferma o di età minore degli anni diciotto o maggiore dei settanta, ovvero contro donne.

Art. 1155.

(Sbarco e abbandono arbitrario di persone).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori del territorio nazionale, arbitrariamente sbarca un componente dell'equipaggio o un passeggero, ovvero li abbandona impedendone il ritorno a bordo o anticipando la partenza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da lire mille a tremila.

La pena non può essere inferiore a un anno, se la persona sbarcata o abbandonata è priva dei mezzi necessari alla sussistenza o al ritorno in patria.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Art. 1156.

(Abbandono di componente dell'equipaggio ammalato o ferito).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, sbarcando nei casi consentiti dalla legge un componente dell'equipaggio ammalato o ferito, omette di provvederlo dei mezzi necessari alla cura e al rimpatrio, è punito con la multa da lire tremila a diecimila.

La pena è della reclusione fino a sei mesi, se il fatto è commesso all'estero.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Art. 1157.
(Omissione di aiuto).

Il comandante della nave, che, trovando abbandonato in paese estero, ove non siano autorità consolari, un marittimo italiano, omette senza giustificato motivo di dargli ricovero a bordo e di rimpatriarlo, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire tremila.

Se l'omissione di soccorso si riferisce a più persone, la pena è raddoppiata.

Si applica il terzo comma dell'articolo precedente.

Art. 1158.
(Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo).

Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionali o stranieri, che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito con la reclusione fino a due anni.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione fino a sei mesi; nei casi indicati nel comma precedente, le pene ivi previste sono ridotte alla metà.

Art. 1159.
(Mancanza di viveri necessari).

Il comandante della nave, che fa mancare i viveri necessari alle persone imbarcate, è punito con la reclusione da uno a sei anni.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione da un mese a un anno ovvero della multa fino a lire cinquemila.

Art. 1160.
(Pene accessorie).

La condanna per il delitto previsto nell'articolo 1150 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1152, 1153 importa, per il comandante, l'interdizione perpetua dai titoli e, per gli altri componenti dell'equipaggio, l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Per gli altri delitti previsti dal presente capo la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

TITOLO TERZO
DELLE CONTRAVVENZIONI IN PARTICOLARE

CAPO I
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione

Art. 1161.
(Abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila, qualora il fatto non costituisca un più grave reato:

1) chiunque arbitrariamente occupa uno spazio del demanio marittimo o aeronautico ovvero delle zone portuali della navigazione interna, ne impedisce l'uso pubblico o vi fa innovazioni non autorizzate;

2) chiunque non osserva le disposizioni degli articoli 55, 714, 716.

Art. 1162.
(Estrazione abusiva di arena o altri materiali).

Chiunque estrae arena, alghe, ghiaia o altri materiali nell'ambito del demanio marittimo o del mare territoriale ovvero delle zone portuali della navigazione interna, senza la concessione prescritta nell'articolo 51, è punito con l'arresto fino a due mesi ovvero con l'ammenda fino a lire mille.

Art. 1163.
(Impianto ed esercizio abusivo di depositi o stabilimenti).

Chiunque impianta o esercita un deposito o uno stabilimento, indicati nel primo comma dell'articolo 52 e nel primo comma dell'articolo 59, senza la prescritta concessione, ovvero non osserva le disposizioni di polizia ivi previste, è punito con l'arresto fino a due mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Chiunque impianta o esercita uno stabilimento o fa un deposito di sostanze infiammabili o esplosive, senza l'autorizzazione prescritta nell'ultimo comma dell'articolo 52, nel terzo comma dell'articolo 59 e nel secondo e terzo comma dell'articolo 723, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1164.
(Inosservanza di norme sui beni pubblici).

Chiunque non osserva una disposizione di legge o regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente relativamente all'uso del demanio marittimo o aeronautico ovvero delle zone portuali della navigazione interna è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

CAPO II
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'ordinamento e sulla polizia dei porti e degli aerodromi

Art. 1165.
(Deposito abusivo di merci e mancata rimozione di cose depositate).

E' punito con l'ammenda fino a lire cinquemila:

1) chiunque deposita merci o altri materiali nei luoghi indicati negli articoli 50, 57, 723, primo comma, senza il permesso dell'autorità competente e il pagamento del relativo canone;

2) chiunque non esegue l'ordine di rimozione delle cose depositate.

Art. 1166.
(Getto di materiali e interrimento dei fondali).

Chiunque non osserva le disposizioni degli articoli 71, 76 è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Art. 1167.
(Inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave).

E' punito con l'ammenda da lire duecento a duemila:

1) chiunque non esegue le disposizioni dell'autorità competente sulla costruzione e sulla manutenzione, lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, delle opere previste nell'articolo 77;

2) chiunque senza la prescritta autorizzazione esegue un'apertura di cava di pietra o altro lavoro di escavazione lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto.

Art. 1168.
(Pesca abusiva).

Chiunque, senza l'autorizzazione dell'autorità competente, esercita la pesca nei porti e nelle altre località di sosta o di transito delle navi è punito con l'ammenda fino a lire cinquecento.

Art. 1169.
(Uso d'armi e accensioni di fuochi).

Chiunque non osserva le disposizioni dell'articolo 80 è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire duecento a duemila.

Art. 1170.
(Inosservanza dell'obbligo di assumere un pilota).

Il comandante della nave, che non assume il pilota nei luoghi dove il pilotaggio è obbligatorio, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1171.
(Abusivo esercizio d'impresa portuale, di rimorchio o di pilotaggio).

E' punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila:

1) chiunque esercita un'impresa di operazioni portuali, senza la concessione prescritta nell'articolo 110;

2) chiunque esercita il servizio di rimorchio, senza la concessione prescritta nell'articolo 101 o con mezzi tecnici non rispondenti alle caratteristiche determinate dall'autorità competente;

3) chiunque, fuori dei casi di urgente necessità, esercita il pilotaggio senza patente o autorizzazione.

Art. 1172.
(Inosservanza delle norme sull'impiego delle maestranze).

Chiunque, per l'esecuzione delle operazioni portuali, si avvale di personale non appartenente alle maestranze costituite nelle compagnie o nei gruppi è punito con l'ammenda da lire cinquanta a cento per ogni persona impiegata e per ogni giornata di lavoro.

Art. 1173.
(Inosservanza di tariffe).

Chiunque richiede e riscuote mercedi superiori a quelle fissate nelle tariffe approvate dall'autorità competente è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1174.
(Inosservanza di norme di polizia).

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aerodromi è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1175.
(Pene accessorie).

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1170, 1173, 1174 importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO III

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'assunzione della gente di mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo.

Art. 1176.
(Inosservanza del divieto di mediazione).

Chiunque richiede o riceve per sè o per altri, in danaro o altra utilità, una retribuzione per procurare l'assunzione di una persona dell'equipaggio di navi o galleggianti marittimi nazionali o di aeromobili nazionali è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1177.
(Aggravanti).

La pena è dell'arresto da sei mesi ad un anno e dell'ammenda da lire mille a cinquemila:

1) se il fatto previsto nell'articolo precedente si riferisce all'assunzione di più persone;

2) se il colpevole è dedito a scopo di lucro al collocamento di appartenenti alla gente di mare o al personale di volo ovvero esplica abusivamente una attività, anche indiretta, intesa a procurare o a facilitare il collocamento della gente di mare o del personale di volo;

3) se il fatto si verifica in località dove esiste un ufficio di collocamento per la gente di mare o del personale di volo;

4) se il colpevole è fornito di un titolo professionale marittimo o aeronautico. In tal caso la condanna importa la sospensione dai titoli per la durata di un anno.

Art. 1178.
(Irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio).

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante marittimi, che ammette o far parte dell'equipaggio una persona non appartenente alla gente di mare, ovvero arruola una persona senza regolare contratto o senza la preventiva visita medica, ovvero imbarca o sbarca un componente dell'equipaggio senza far eseguire la relativa annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Alla stessa pena soggiace l'armatore o il comandante della nave o del galleggiante addetti alla navigazione interna, l'esercente o il comandante dell'aeromobile il quale, fuori dei casi previsti dalla legge, ammette a far parte dell'equipaggio una persona non iscritta rispettivamente nel personale navigante o nel personale di volo ovvero senza l'osservanza delle norme relative alle visite mediche di detto personale di volo.

Art. 1179.
(Assunzione irregolare di minori).

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiate, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi di macchina una persona minore degli anni diciotto, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante dell'aeromobile, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi tecnici di bordo una persona minore degli anni diciotto.

Art. 1180.
(Assunzione abusiva di stranieri).

L'armatore, l'esercente o il comandante, che, fuori dei casi consentiti negli articoli 294, 319, 886, 898, ammette uno straniero a fare parte dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, è punito con l'ammenda da lire trecento a mille.

La stessa pena si applica all'armatore, all'esercente o al comandante, che non sbarca lo straniero regolarmente assunto nel termine previsto dalle disposizioni predette.

Art. 1181.
(Sbarco all'estero di componente dell'equipaggio soggetto ad obblighi di leva).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori dei casi previsti negli articoli 196, 813, consente lo sbarco in territorio estero di un componente dell'equipaggio soggetto agli obblighi di leva o richiamato alle armi, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'ammenda fino a lire cinquemila.

CAPO IV
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla costruzione e sulla proprietà della nave o dell'aeromobile

Art. 1182.
(Inosservanze relative alla costruzione o riparazione di nave o aeromobile, ovvero al varo della nave).

E' punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila, qualora il fatto non costituisca un più grave reato:

1) chiunque fa eseguire la costruzione o la riparazione di una nave o di un aeromobile o di un motore per aeromobile da persona sfornita della prescritta patente, autorizzazione o abilitazione;

2) chiunque, senza la prescritta patente, autorizzazione o abilitazione, inizia la costruzione o la riparazione prevista nel n. 1;

3) chiunque imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante, senza la dichiarazione prescritta nell'articolo 233, o la costruzione di un aeromobile, senza la dichiarazione e la denuncia prescritte negli articoli 848, 849;

4) chiunque esegue il varo di una nave senza la comunicazione prevista nell'articolo 243;

5) il costruttore della nave o dell'aeromobile che non osserva l'ordine di sospensione della costruzione dato ai sensi degli articoli 236, 851.

Art. 1183.
(Inosservanze relative alla demolizione di nave o di aeromobile).

Il proprietario della nave o del galleggiante, che senza giustificato motivo non esegue nel termine stabilito nell'articolo 161 l'ordine dell'autorità marittima o di quella preposta all'esercizio della navigazione interna di riparare, di destinare ad altro uso o di demolire la nave o il galleggiante, è punito con l'ammenda da lire trecento a cinquemila.

Chiunque demolisce una nave, un galleggiante o un aeromobile nazionali, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 160, 760, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1184.
(Inosservanze relative alla dismissione della bandiera della nave e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile).

Chiunque aliena la nave o l'aeromobile senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 156, 758 è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace chiunque omette le denuncie prescritte negli articoli 157, 759.

Art. 1185.
(Inosservanze relative alla iscrizione dell'aeromobile).

Il proprietario dell'aeromobile che ne chiede l'iscrizione oltre il termine prescritto nell'articolo 754 è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

CAPO V
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla polizia della navigazione

Art. 1186.
(Inosservanza di norme per le visite delle navi o degli aeromobili).

Chiunque non osserva le prescrizioni di questo codice, delle altre leggi e dei regolamenti o le disposizioni dell'autorità concernenti le visite e le ispezioni delle navi, dei galleggianti o degli aeromobili, è punito con l'ammenda da lire mille a cinquemila.

Art. 1187.
(Abusivo esercizio di servizi di navigazione interna).

Chiunque, senza la concessione prescritta nell'articolo 225, esercita un pubblico servizio di linea o di rimorchio ovvero di traino con mezzi meccanici in navigazione interna è punito con l'ammenda da lire mille a cinquemila.

Chiunque senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 226 esercita un servizio di trasporto, di rimorchio o di traino in navigazione interna, non compreso tra quelli di cui al comma precedente, è punito con l'ammenda da lire duecento a duemila.

Art. 1188.

(Abusivo esercizio di trasporto o di lavoro aereo).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila:

1) chiunque esercita un pubblico servizio di trasporto aereo, senza la concessione prescritta nell'articolo 776;

2) chiunque effettua il trasporto aereo di passeggeri a carattere discontinuo o occasionale ovvero il servizio di lavoro aereo, senza la licenza prescritta nell'articolo 788.

Art. 1189.

(Inosservanza di norme sui servizi della navigazione interna).

Chiunque nell'esercizio di uno dei servizi di trasporto, di rimorchio o di traino in navigazione interna, previsti nell'art. 226, non osserva le modalità stabilite dall'autorità competente, ovvero richiede e riscuote prezzi superiori o inferiori alle tariffe massime o minime fissate dall'autorità medesima è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1190.

(Inosservanza di norme sulle scuole di pilotaggio).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila:

1) chiunque esercita una scuola di pilotaggio aereo, senza la licenza prescritta nell'articolo 788;

2) chiunque ammette all'istruzione di pilotaggio aereo un allievo, che non ha conseguito il prescritto certificato di idoneità psicofisiologica, ovvero un allievo di minore età, senza il consenso dell'esercente la patria potestà o la tutela.

Art. 1191.

(Abusiva istituzione e cessazione dell'esercizio di aerodromi o impianti privati).

E' punito con l'ammenda da lire cinquemila a ventimila:

1) chiunque istituisce un aerodromo o un altro impianto aeronautico privato, senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 704, ovvero ne continua l'esercizio dopo la revoca dell'autorizzazione;

2) chiunque apre al traffico aereo civile un aerodromo adibito ad usi speciali, senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 709, primo comma, ovvero ne continua l'esercizio dopo la revoca dell'autorizzazione;

3) chiunque cessa dall'esercizio di un aerodromo o di un altro impianto aeronautico privato, senza la autorizzazione prescritta nell'articolo 713, ovvero prima della scadenza del termine fissato nel secondo comma del detto articolo.

Art. 1192.

(Inosservanza di norme sull'uso della bandiera e del nome).

E' punito con l'ammenda fino a lire duemila:

1) il comandante che non inalbera sulla nave la bandiera quando sia prescritto;

2) l'armatore o il comandante che non osserva le disposizioni sull'uso del nome o del numero di individuazione della nave o del galleggiante;

3) l'esercente o il comandante se l'aeromobile circola sprovvisto dei contrassegni di individuazione prescritti o porta abusivamente i contrassegni riservati agli aeromobili di Stato.

Art. 1193.

(Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo).

Il comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Alla stessa pena soggiace il comandante di nave o di aeromobile, che tiene irregolarmente i documenti di bordo, ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte.

Art. 1194.

(Mancata rinnovazione ai documenti di bordo).

L'armatore della nave o l'esercente dell'aeromobile, che non rinnova tempestivamente i documenti di bordo, è punito con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1195.

(Inosservanza di formalità alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo).

Il comandante di nave o di aeromobile nazionali o stranieri, che alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo non adempie le formalità prescritte da questo codice e dal regolamento, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1196.

(Inosservanza delle norme sull'abbandono della nave e sull'obbligo di consultazione dell'equipaggio).

Il comandante, che in caso di abbandono della nave o dell'aeromobile in pericolo non osserva le norme stabilite dal presente codice, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

La stessa pena si applica al comandante, che omette di sentire il parere dei componenti dell'equipaggio, nei casi in cui tale parere è richiesto.

Art. 1197.

(Rifiuto di cooperare al ricupero).

Il componente dell'equipaggio, che in caso di naufragio della nave o del galleggiante ovvero di perdita dell'aeromobile, essendone richiesto dal comandante o dall'autorità competente, rifiuta di prestare la propria opera per il ricupero dei relitti, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1198.

(Omissione di dichiarazioni in caso di urto).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che in caso di urto non osserva le disposizioni del secondo comma dell'articolo 485, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1199.
(Imbarco abusivo o clandestino di armi o esplosivi).

Il comandante, che imbarca sulla nave o sull'aeromobile nazionali o stranieri armi e munizioni da guerra, gas tossici o merci pericolose, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 193, 816 è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda da lire cinquecento a diecimila.

Chiunque imbarca clandestinamente su una nave o su un aeromobile nazionali o stranieri armi e munizioni da guerra, gas tossici, sostanze esplosive o infiammabili o altre materie nocive o pericolose per la nave, per l'aeromobile, per il carico o per le persone, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire trecento a tremila. Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena non è inferiore a un mese o a lire cinquecento.

Le disposizioni di questo articolo non si applicano, se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1200.
(Abusivo trasporto o impiego di apparecchi fotografici o radiotrasmittenti).

Chiunque non osserva le norme stabilite per il trasporto e per l'uso a bordo degli aeromobili di apparecchi fotografici o cinematografici da presa ovvero trasporta ed usa apparecchi radiotrasmittenti, senza l'autorizzazione prescritta, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire trecento a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace chiunque esercita il servizio di radiocomunicazioni a bordo di aeromobili, senza la concessione prescritta nell'articolo 814.

Se il fatto di cui al primo comma è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1201.
(Inosservanze relative alla partenza e all'approdo di aeromobile).

E' punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che:

1) non esegue l'ordine di approdo previsto nell'articolo 803, o, avendo sorvolato una zona vietata, omette di approdare sollecitamente nel più vicino aeroporto;

2) parte o approda in località diversa da quelle previste negli articoli 799, 841, 844;

3) parte, se l'aeromobile è diretto all'estero, da un aeroporto non doganale;

4) approda, se l'aeromobile proviene dall'estero, in una località diversa da un aeroporto doganale o sanitario.

Art. 1202.
(Inosservanze relative ad approdo fuori di un aeroporto).

E' punito con l'ammenda fino a lire mille:

1) il comandante di un aeromobile, il quale, nel caso di approdo in località diversa da un aeroporto, omette di dare l'avviso previsto nell'articolo 804;

2) il possessore del fondo, che, essendo a conoscenza dell'approdo, o della partenza di un aeromobile, omette di dare gli avvisi previsti negli articoli 799, 804.

Art. 1203.
(Atterramento in aerodromo privato).

Il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che, fuori del caso di necessità, approda in un aerodromo privato, senza il consenso di chi lo esercita, è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1204.
(Sorvolo di aeromobili stranieri e rotta irregolare).

Il comandante di un aeromobile straniero, che, al di fuori dei casi previsti nell'articolo 794, sorvola il territorio del Regno, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Alla stessa pena soggiace il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che senza giustificato motivo omette di seguire, nei casi previsti nell'articolo 821, le rotte ivi prescritte.

Art. 1205.
(Inosservanza di norme sugli atti di stato civile e sulla custodia di beni di persone morte).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni degli articoli 195; 204 a 208; 818, 834, 835, 836, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1206.
(Impedimento alla presentazione di reclami).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, impedisce a un componente dell'equipaggio o ad un passeggero di recarsi a terra per presentare reclami all'autorità, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire cento a cinquemila.

Art. 1207.
(Scarico di merci prima della verifica della relazione).

Il comandante, che, fuori dei casi di urgenza, scarica le merci prima che sia stata verificata la relazione di eventi straordinari, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1208.
(Richiesta di protezione ad autorità straniera).

Il componente dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, che in paese estero, potendo ricorrere alle autorità consolari, invoca la protezione delle autorità straniere, è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Se il fatto è commesso dal comandante, la pena è dell'arresto fino a un anno ovvero dell'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1209.
(Rifiuto di trasportare condannati, imputati e corpi di reato).

Il comandante di nave o aeromobile, diretto a un porto del Regno, che, a richiesta dell'autorità consolare, si rifiuta senza giustificato motivo di trasportare,

nei limiti prescritti dalla legge, condannati, imputati, corpi di reato o altri oggetti, atti e documenti riguardanti procedimenti penali, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1210.
(Inosservanza del divieto di asilo).

Il comandante della nave nazionale che in paese estero concede asilo a bordo a persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune, è punito con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1211.
(Rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica).

Il comandante della nave, che non osserva le prescrizioni dell'articolo 201, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1212.
(Inosservanza di disposizioni sulla navigazione da diporto).

Chi non osserva le disposizioni degli articoli 213, 214, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1213.
(Inosservanza di norme di polizia di bordo).

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia di bordo è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi, ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1214.
(Pene accessorie).

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1193, 1198, 1199, 1204, secondo comma, 1207, 1209 importa la sospensione dai titoli o dalla professione.

CAPO VI

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla sicurezza della navigazione

Art. 1215.
(Partenza di nave o di aeromobile in cattivo stato di navigabilità).

L'armatore marittimo o l'esercente, che fa partire una nave o un aeromobile nazionali o stranieri che non si trovano in stato di navigabilità, o a cui manca taluno degli arredi, apparecchi, strumenti o taluna delle dotazioni prescritte, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da lire cinquemila a diecimila.

L'armatore della navigazione interna che fa partire una nave nazionale o straniera che non si trovi in stato di navigabilità è punito con l'ammenda da lire mille a cinquemila.

L'armatore o il comandante che impiega un galleggiante marittimo o della navigazione interna nelle condizioni indicate nei comma precedenti soggiace alla pena stabilita rispettivamente nel primo e nel secondo comma.

Il comandante della nave o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che, fuori dei casi di necessità sopravvenute in corso di navigazione, naviga con una nave o con un aeromobile nelle condizioni indicate nel primo comma, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1216.
(Navigazione senza abilitazione).

L'armatore, che impiega una nave o un galleggiante non abilitati alla navigazione ovvero senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente, che impiega un aeromobile non abilitato alla navigazione ovvero con certificato di navigabilità o di collaudo che non sia in vigore.

La stessa disposizione si applica al comandante della nave o dell'aeromobile, ma la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo.

Art. 1217.
(Inosservanza di norme sulla linea di massimo carico).

Il comandante della nave, che si fa rilasciare le spedizioni o l'autorizzazione alla partenza quando la nave è carica oltre la linea di massimo carico, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila, se la nave trasporta esclusivamente merci, e da lire mille a diecimila, se la nave trasporta passeggeri.

La pena è aumentata di un terzo, se le spedizioni sono state rilasciate per viaggio di lungo corso.

La disposizione si applica anche al comandante di nave straniera, la quale ai sensi dell'articolo 184 sia soggetta alle norme del tit. VI, cap. I, libro I della parte prima.

Art. 1218.
(Inosservanza di norme sulle segnalazioni).

Il comandante della nave e del galleggiante marittimi o dell'aeromobile, nazionali o stranieri, che non osserva le norme sulle segnalazioni relative alla circolazione marittima o aerea, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a diecimila.

Se il fatto è commesso dal comandante della nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda da lire cento a duemila.

Art. 1219.
(Introduzione abusiva di modificazioni nella struttura della nave o dell'aeromobile).

Chiunque, senza l'autorizzazione prescritta, apporta modificazioni alla struttura dello scafo, all'apparato motore o a qualsiasi installazione di bordo, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace chiunque, senza averne fatto denunzia, introduce nella struttura di un aeromobile modificazioni che ne alterano le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di navigabilità o di collaudo.

Art. 1220.

(Comando di nave o di aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione).

Chi assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile oltre i limiti della sua abilitazione al comando è punito con l'ammenda da lire duemila a cinquemila.

Se la navigazione marittima ha luogo oltre gli stretti o il volo fuori del territorio nazionale, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1221.

(Inosservanza di norme sulla composizione e forza minima dell'equipaggio).

L'armatore o il comandante della nave, che non osserva le norme del regolamento e le disposizioni dell'autorità competente sulla composizione e forza minima dell'equipaggio, è punito con l'ammenda da lire trecento a tremila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante di aeromobile che non osserva le norme sulla composizione dell'equipaggio.

Art. 1222.

(Mancata direzione personale della nave).

Il comandante della nave, che non dirige personalmente la manovra nei casi in cui ne ha l'obbligo, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1223.

(Assegnazione indebita di funzioni).

L'armatore, l'esercente o il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, assegna a bordo determinate funzioni a persone che non hanno i requisiti prescritti per esercitarle, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1224.

(Imbarco eccessivo di passeggeri).

Il vettore o il comandante della nave marittima o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sul numero massimo dei passeggeri, è punito con l'ammenda di lire cinquecento per ogni passeggero imbarcato in eccedenza, se si tratta di viaggio entro il Mediterraneo, di lire mille, se si tratta di viaggio fuori del Mediterraneo.

Se il fatto è commesso dal vettore o dal comandante di nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda fino a lire duemila, qualunque sia il numero dei passeggeri imbarcati in eccedenza.

Art. 1225.

(Omissione di provvedimenti profilattici).

Il comandante della nave, che non prende i provvedimenti necessari per tutelare la salute dell'equipaggio e dei passeggeri negli approdi dichiarati infetti, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace il comandante dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sulla polizia sanitaria della navigazione aerea.

Art. 1226.

(Imbarco di passeggeri infermi).

Il vettore o il comandante, che, senza l'autorizzazione dell'autorità competente o senza l'osservanza delle cautele da questa prescritte, imbarca sulla nave un passeggero manifestamente affetto da malattia grave o comunque pericolosa per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo, ovvero una persona della quale per ragioni sanitarie sia stato vietato l'imbarco dalla competente autorità, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a mille.

Alla stessa pena soggiace il vettore o il comandante dell'aeromobile che non osserva le disposizioni dei regolamenti speciali sull'imbarco dei passeggeri infermi.

Art. 1227.

(Omessa denuncia di rinvenimento di relitti).

Chiunque, avendo rinvenuto un relitto di mare ovvero un aeromobile abbandonato o un relitto di aeromobile, omette di farne immediata denuncia all'autorità indicata negli articoli 510, 993, è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Art. 1228.

(Sorvolo di centri abitati e getto da aeromobili in volo).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila:

1) il comandante di un aeromobile, che sorvola centri abitati, assembramenti di persone o aeroporti, senza osservare le prescrizioni del regolamento o gli ordini dell'autorità competente;

2) chiunque, fuori dei casi previsti nell'articolo 819, getta dall'aeromobile in volo oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare.

Art. 1229.

(Omessa segnalazione di ostacoli).

Chiunque, essendovi obbligato ai sensi dell'articolo 715, primo comma, omette di apporre i segnali alle opere, costruzioni o piantagioni, che costituiscano intralcio per la navigazione aerea, è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato ai sensi dell'articolo 715, secondo comma, omette di adottare le misure indispensabili per la sicurezza della navigazione.

Art. 1230.

(Discesa o lancio col paracadute).

Chiunque fa uso del paracadute al di fuori dei casi previsti nell'articolo 820, è punito con l'ammenda fino a lire tremila.

Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1231.

(Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione).

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un

più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1232.

(*Pene accessorie e misura di sicurezza*).

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1215 a 1218; 1222, 1228 importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per la contravvenzione prevista dal secondo comma dell'articolo 1216, può essere ordinata la confisca dell'aeromobile.

CAPO VII

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulle assicurazioni aeronautiche

Art. 1233.

(*Omessa assicurazione di dipendenti*).

L'esercente dell'aeromobile, che omette di contrarre a favore dei propri dipendenti l'assicurazione prevista nell'articolo 935 o che non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire diecimila.

Art. 1234.

(*Omessa assicurazione per danni a terzi sulla superficie e di passeggeri*).

L'esercente, che fa circolare l'aeromobile senza aver contratto l'assicurazione prescritta nell'articolo 798 ovvero non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito con l'ammenda fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente dell'aeromobile, che trasporta passeggeri senza aver contratto l'assicurazione prescritta nell'articolo 941.

TITOLO QUARTO

DISPOSIZIONI PROCESSUALI

Art. 1235.

(*Ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria*).

Agli effetti dell'articolo 221 del codice di procedura penale sono ufficiali di polizia giudiziaria:

1) i comandanti, gli ufficiali e i funzionari di porto, i direttori e i delegati di aeroporto, i delegati di campo di fortuna, riguardo ai reati previsti dal presente codice commessi nel porto, nell'aerodromo o in corso di navigazione, nonchè, se nel porto e nell'aerodromo mancano uffici di pubblica sicurezza, riguardo ai reati comuni commessi in tali luoghi. Negli aerodromi privati in cui non risiede alcun delegato di aeroporto e negli aerodromi statali in cui non ha sede un direttore di aeroporto, le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria sono attribuite al direttore di aeroporto nella cui circoscrizione è compreso l'aerodromo

2) i comandanti delle navi o degli aeromobili, riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione;

3) i consoli, riguardo ai reati previsti da questo codice commessi all'estero, oltre che negli altri casi contemplati dalla legge consolare;

4) i comandanti delle navi da guerra nazionali per gli atti che compiono su richiesta dell'autorità consolare o, in caso di urgenza, di propria iniziativa. I comandanti stessi vigilano sia in alto mare sia nelle acque territoriali di altro Stato sulla polizia giudiziaria esercitata dai comandanti delle navi nazionali.

Assumono le funzioni di agenti di polizia giudiziaria i sottufficiali e l'altro personale militare dipendente delle capitanerie di porto, i funzionari e gli agenti dell'amministrazione della navigazione interna, i funzionari e gli agenti degli aerodromi statali o privati e i componenti dell'equipaggio, in seguito alla richiesta di cooperazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria.

Sono, inoltre, agenti di polizia giudiziaria gli agenti degli uffici di porto ovvero di aerodromo statale o privato in servizio di ronda.

Art. 1236.

(*Obbligo di denuncia e di relazione*).

I funzionari e gli agenti delle capitanerie di porto, dell'amministrazione della navigazione interna e degli aerodromi statali o privati e le persone dell'equipaggio hanno l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria, appena ne abbiano notizia, i reati per i quali si debba procedere d'ufficio, commessi nel porto, nell'aerodromo o a bordo, anche durante la navigazione.

I comandanti delle navi e quelli degli aeromobili hanno l'obbligo di fare relazione di ciò che riguarda le loro funzioni di polizia giudiziaria al comandante del porto o al direttore dell'aeroporto di primo approdo.

Art. 1237.

(*Reati in corso di navigazione*).

Quando è stato commesso un reato in corso di navigazione, il comandante della nave o dell'aeromobile, prima della partenza dal luogo di primo approdo e comunque entro ventiquattro ore da tale approdo, consegna le persone che siano in istato di arresto o di fermo, le denuncie, le querele, i rapporti, gli altri atti compilati, i referti e i corpi di reato all'autorità marittima o a quella preposta alla navigazione interna o all'autorità aeronautica locale del Regno; ovvero, all'estero, all'autorità consolare o, in mancanza, ai comandanti delle navi da guerra che si trovino nel luogo.

Dell'eseguita consegna le dette autorità redigono processo verbale, che trasmettono immediatamente, insieme con gli atti e i corpi di reato, al competente procuratore del Re Imperatore. Le autorità medesime inoltre, dispongono che le persone in istato di arresto o di fermo siano custodite nelle carceri giudiziarie.

Il comandante di nave da guerra nazionale, che ha in consegna persone imputate o indiziate di reati ovvero atti processuali o corpi di reato, al primo approdo in un porto del Regno è tenuto a consegnarli all'ufficiale di polizia giudiziaria. Se approda in un paese estero, provvede d'accordo con l'autorità consolare.

Art. 1238.

(*Competenza per le contravvenzioni*).

Salvo i casi in cui appartiene all'autorità consolare, la cognizione delle contravvenzioni previste dal presente codice in materia di navigazione marittima appartiene ai comandanti di porto capi di circondario.

Per il relativo procedimento si applicano le disposizioni del codice di procedura penale relative ai procedimenti di competenza del pretore, esclusa l'assistenza del pubblico ministero nel giudizio.

L'appello contro le sentenze di tale autorità, nei casi in cui è ammesso dal codice di procedura penale, è portato a cognizione del tribunale. Esso va proposto nei termini e secondo le forme stabiliti nel codice predetto.

Contro le sentenze di tale autorità, nei casi in cui non è ammesso l'appello, può proporsi ricorso per cassazione ai sensi del codice di procedura penale.

Art. 1239.
(Oblazione nelle contravvenzioni marittime).

Nelle contravvenzioni, per le quali il presente codice stabilisce la sola pena dell'ammenda, il contravventore può, prima dell'apertura del dibattimento ovvero prima del decreto di condanna, presentare domanda di oblazione al comandante di porto competente.

Il comandante di porto determina, discrezionalmente ed entro i limiti dell'ammenda stabilita dalla legge, la somma che l'istante deve pagare per l'oblazione e per le spese e stabilisce il termine entro il quale il pagamento deve essere eseguito sotto pena di decadenza dal beneficio dell'oblazione.

Il provvedimento del comandante di porto è notificato o comunicato verbalmente all'interessato. Nel caso di comunicazione verbale l'ufficiale di porto che vi ha proceduto ne fa attestazione sull'originale del provvedimento.

Il pagamento della somma stabilita per l'oblazione e per le relative spese, eseguito nel termine prescritto, estingue il reato.

Nei casi di competenza dell'autorità consolare, la domanda di oblazione è diretta a tale autorità, la quale provvede a norma dei comma precedenti.

Art. 1240.
(Competenza per territorio).

La competenza territoriale per i reati, previsti dal presente codice, commessi all'estero ovvero fuori del mare o dello spazio aereo territoriale appartiene al giudice del luogo in cui, dopo che è stato commesso il reato, avviene nel Regno il primo approdo della nave o dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Se, prima dell'approdo nel Regno, ha avuto luogo la presentazione del rapporto, della denuncia o della querela alle autorità consolari o ai comandanti di navi da guerra, ovvero se tali autorità hanno espletato funzioni di polizia giudiziaria, ovvero se la competenza non può essere determinata nel modo indicato nel comma precedente, la competenza appartiene al giudice del luogo d'iscrizione della nave o di abituale ricovero dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Nei casi di competenza dell'autorità consolare, se, al momento della partenza della nave o dell'aeromobile dal luogo nel quale risiede tale autorità non è stata ancora pronunciata la sentenza di merito, la competenza passa al giudice competente per territorio a norma dei comma precedenti. Gli atti istruttori compiuti dall'autorità consolare conservano pieno valore anche avanti il giudice competente.

Art. 1241.
(Conclusioni dell'inchiesta formale sui sinistri).

Se la commissione per l'inchiesta formale sui sinistri marittimi esprime il parere che il fatto è avvenuto per dolo o per colpa, il verbale d'inchiesta è inviato al procuratore del Re Imperatore.

Il verbale d'inchiesta ha valore di rapporto.

Art. 1242.
(Decreto di condanna).

Nei casi previsti nell'articolo 506 del codice di procedura penale il comandante di porto può pronunciare la condanna con decreto senza procedere al dibattimento. Si osservano gli articoli 506 a 510 del codice di procedura penale.

Sull'opposizione decide il comandante di porto. La sentenza che decide sull'opposizione è impugnabile nei casi, coi mezzi e con le forme previsti dal codice di procedura penale.

L'appello, nei casi in cui è ammesso, viene portato a cognizione del tribunale.

Art. 1243.
(Dichiarazione di opposizione e d'impugnazione).

Le dichiarazioni di opposizione e di impugnazione nei procedimenti di competenza dei comandanti di porto sono ricevute dal cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

Le parti private, quando hanno diritto alla notificazione, possono, dopo avvenuta la notificazione, fare la dichiarazione nella forma e nei termini stabiliti dal codice di procedura penale, anche davanti il cancelliere dell'ufficio di porto o del pretore del luogo in cui si trovano, se tale luogo è diverso da quello in cui fu emesso il provvedimento; ovvero avanti l'autorità consolare all'estero. L'ufficiale che riceve l'atto lo trasmette immediatamente al cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

Art. 1244.
(Computo speciale di termini).

Nei procedimenti per reati previsti dal presente codice a carico di persone che si trovano in navigazione marittima o aerea, non si computa, agli effetti della decorrenza dei termini perentori, il tempo che va dal giorno dell'imbarco a quello del primo approdo della nave o dell'aeromobile in un porto o in aerodromo del Regno ovvero di località estera ove si trovi un'autorità consolare.

Art. 1245.
(Letture permesse di deposizioni testimoniali).

Oltre i casi indicati nell'articolo 462 del codice di procedura penale, nei giudizi relativi ai reati previsti dal presente codice può essere data lettura, anche senza il consenso delle parti, delle deposizioni testimoniali ricevute, quando i testimoni non comparsi sono in navigazione, purchè siano indicati nelle liste

Art. 1246.
(Esercizio dell'azione civile).

Nei procedimenti di competenza dell'autorità marittima è ammessa la costituzione di parte civile nei casi e secondo le forme e i termini stabiliti dal codice di procedura penale.

Tale autorità decide sulla liquidazione dei danni, se questa non supera le lire diecimila; in caso contrario, o se ritiene di non poter decidere allo stato degli atti, rimette le parti davanti il giudice indicato nel secondo comma dell'articolo 489 del codice di procedura penale.

In ogni caso, l'autorità predetta deve, anche in mancanza della costituzione di parte civile, procedere agli opportuni accertamenti istruttori sull'ammontare del danno prodotto dai reati di sua competenza.

Art. 1247.
(Conversione delle pene pecuniarie).

Alla conversione delle pene pecuniarie inflitte dal comandante di porto provvede, a norma dell'articolo 586 del codice di procedura penale, il pretore della circoscrizione, nella quale ha sede l'ufficio portuale che ha emesso la condanna.

Art. 1248.
(Notificazioni ai passeggeri ed alle persone dell'equipaggio).

Ai fini delle notificazioni, per i passeggeri e per le persone dell'equipaggio la nave è considerata come casa di abitazione dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco.

Le notificazioni all'imputato, ai testimoni e alle persone offese dal reato che siano componenti dell'equipaggio o passeggeri sono fatte, quando la consegna personale non è possibile, mediante consegna della copia al comandante.

LIBRO SECONDO
DISPOSIZIONI DISCIPLINARI

TITOLO PRIMO
INFRAZIONI E PENE DISCIPLINARI

Art. 1249.
(Potere disciplinare nella navigazione marittima e interna).

In materia di navigazione marittima o interna il potere disciplinare è esercitato:

1) dal comandante della nave sui componenti dell'equipaggio e sui passeggeri, ancorchè non siano cittadini italiani;

2) dai comandanti di porto marittimo sugli appartenenti al personale marittimo e sulle persone indicate nell'articolo 68;

3) dai comandanti di porto della navigazione interna sugli appartenenti al personale della navigazione interna;

4) dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale sulle imprese, sui datori di lavoro nei porti e sui lavoratori portuali;

5) dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio;

6) dai comandanti delle navi da guerra nazionali sui componenti dell'equipaggio quando la nave, su cui sono imbarcati, è in corso di navigazione o in un paese estero nel quale non risiede un'autorità consolare.

Art. 1250.
(Potere disciplinare aeronautico).

In materia di navigazione aerea il potere disciplinare è esercitato:

1) dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, sulla gente dell'aria;

2) dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio.

Art. 1251.
(Infrazioni disciplinari).

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per gli appartenenti al personale marittimo o della navigazione interna, per le persone indicate nell'articolo 68, per le imprese e i datori di lavoro nei porti e per gli appartenenti alla gente dell'aria, quando non siano puniti come reati a norma del presente codice:

1) il rifiuto o il ritardo di obbedienza ad un ordine del comandante o di altro superiore e l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo;

2) l'inosservanza delle disposizioni che disciplinano l'esercizio dell'attività dei porti;

3) la negligenza nell'adempimento delle proprie mansioni;

4) l'assenza da bordo senza autorizzazione;

5) l'abbandono della nave o dell'aeromobile;

6) la mancanza di rispetto verso superiori ovvero verso ufficiali e funzionari delle capitanerie di porto o funzionari della navigazione interna o degli aerodromi, ovvero verso comandanti di navi da guerra, autorità consolari e altre autorità dello Stato all'estero;

7) i disordini a bordo;

8) ogni comportamento tale da turbare l'ordine o la disciplina della nave o dell'aeromobile, ovvero comunque non rispondente alle esigenze dell'ordine o della disciplina;

9) la cattiva condotta, ogni altra mancanza ai propri doveri e ogni atto incompatibile con la dignità della bandiera nazionale.

Art. 1252.
(Pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima o interna).

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono:

1) la consegna a bordo da uno a cinque giorni;

2) l'arresto di rigore per un tempo non superiore a dieci giorni;

3) la ritenuta del salario da uno a trenta giorni o di una quota di utili da venti a trecento lire;

4) la inibizione dall'esercizio della professione marittima per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;

5) la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio della navigazione interna sono quelle indicate nei numeri 3, 4 e 5.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, nonchè dalle autorità consolari e dai comandanti delle navi da guerra, nei casi previsti nell'articolo 1248, nn. 5 e 6.

La pena indicata nel n. 3 è applicata dal comandante del porto. Le pene indicate nei nn. 4 e 5 sono applicate dal ministro per le comunicazioni.

Art. 1253.

(Pene disciplinari per l'equipaggio dell'aeromobile).

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio dell'aeromobile sono:

1) la censura;

2) la ritenuta dello stipendio da uno a trenta giorni;

3) l'inibizione dall'esercizio della professione aeronautica per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;

4) la cancellazione dagli albi e dal registro del personale di volo.

Le dette pene sono applicate dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

Art. 1254.

(Pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo, al personale della navigazione interna e alla gente dell'aria).

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo e al personale della navigazione interna sono:

1) la ritenuta di una quota di salario da venti a trecento lire;

2) l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;

3) la cancellazione dai registri professionali.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante del porto e, per i lavoratori portuali, dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. La pena indicata nel n. 3 è applicata dal ministro per le comunicazioni.

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti alla gente dell'aria sono:

1) l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;

2) la cancellazione dai registri professionali.

Dette pene sono applicate dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

Art. 1255.

(Pene disciplinari per le persone che esercitano un'attività professionale nell'interno dei porti).

Alle persone che esercitano un'attività prevista nell'articolo 68 può essere inibito dal comandante del porto, per infrazioni disciplinari, l'esercizio dell'attività nell'interno dei porti o nel litorale marittimo ovvero nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna fino a un anno.

Nei casi più gravi, il comandante del porto, se si tratta di persone iscritte nei registri previsti nel secondo comma del detto articolo, può ordinare la cancellazione dai medesimi.

Ai datori di lavoro nei porti ed alle imprese portuali può essere inflitta una pena disciplinare pecuniaria da lire cinquanta a diecimila dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Art. 1256.

(Infrazioni disciplinari dei passeggeri).

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per i passeggeri:

1) la mancanza di rispetto verso il comandante, gli ufficiali o i sottufficiali della nave ovvero verso il comandante o i graduati dell'aeromobile;

2) il recare molestia agli altri passeggeri o allo equipaggio;

3) il turbare in qualsiasi modo il buon ordine della nave o dell'aeromobile;

4) l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo.

Art. 1257.

(Pene disciplinari per i passeggeri).

Le pene disciplinari per i passeggeri sono

1) l'ammonimento semplice;

2) l'ammonimento pubblico;

3) la esclusione dalla tavola comune da uno a cinque giorni;

4) la proibizione, per i passeggeri delle navi, di stare in coperta oltre due ore al giorno per un periodo non superiore a cinque giorni.

5) lo sbarco per i passeggeri della navigazione interna al prossimo porto di approdo in territorio nazionale.

Tali pene sono applicate dal comandante della nave o dell'aeromobile.

Art. 1258.

(Pene disciplinari per reati non previsti dal presente codice).

Alle persone iscritte nelle matricole o nei registri del personale marittimo o del personale della navigazione interna ovvero negli albi o nel registro della gente dell'aria è inflitta la pena disciplinare della cancellazione se riportano una condanna che determina l'incapacità all'iscrizione nelle matricole, negli albi o nel registro. La riabilitazione importa la cessazione della pena disciplinare.

Alle medesime persone può essere inflitta, rispettivamente dal ministro per le comunicazioni e dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, la inibizione dall'esercizio della professione fino a due anni in seguito a condanna per alcuno dei reati indicati nel regolamento o in leggi speciali.

Art. 1259.

(Potere disciplinare in caso di perdita della nave o dell'aeromobile).

Nel caso di perdita della nave o dell'aeromobile coloro che ne componevano l'equipaggio restano soggetti alle norme disciplinari fino a quando sono alle dipendenze del comandante per le operazioni di ricupero.

Art. 1260.

(Divieto di cumulo delle pene disciplinari).

Le pene disciplinari non possono essere applicate cumulativamente. In caso di concorso si applica solo la più grave.

Art. 1261.
(Destinazione delle somme ritenute).

Le somme ritenute, a titolo di pene disciplinari, sui salari o sulle quote di utili degli appartenenti al personale marittimo o a quello della navigazione interna o alla gente dell'aria sono devolute rispettivamente alla cassa nazionale per la previdenza marittima, alle casse di soccorso per il personale della navigazione interna o alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria.

I proventi delle pene pecuniarie inflitte ai lavoratori portuali, ai datori di lavoro ed alle imprese sono devolute al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali.

Art. 1262.
(Sospensione in pendenza di processo penale. Procedimento disciplinare in caso di proscioglimento).

Nel caso di apertura dell'istruzione formale o sommaria per un delitto a carico di persona appartenente al personale marittimo o della navigazione interna ovvero alla gente dell'aria, l'imputato può essere, con provvedimento preso rispettivamente dal ministro per le comunicazioni o dal direttorio dell'ente nazionale della gente dell'aria, sospeso dall'esercizio della professione fino all'esito del processo penale, salva l'applicazione provvisoria delle pene accessorie.

Il proscioglimento dell'imputato, salvo il caso che non sia pronunciato perchè il fatto non sussiste o perchè l'imputato non lo ha commesso, non impedisce l'inizio o la prosecuzione del procedimento disciplinare.

TITOLO SECONDO
DISPOSIZIONI PROCESSUALI

Art. 1263
(Contestazione degli addebiti).

I provvedimenti d'inibizione dall'esercizio della professione e di cancellazione dalle matricole, dagli albi o dai registri devono essere preceduti, a pena di nullità, dalla contestazione degli addebiti.

Il provvedimento di cancellazione dalle matricole della gente del mare o del personale navigante della navigazione interna deve essere preceduto, a pena di nullità, dal parere delle associazioni sindacali interessate.

Art. 1264.
(Provvedimenti disciplinari per il personale addetto ai servizi pubblici della navigazione interna).

Le disposizioni per l'applicazione delle pene disciplinari al personale della navigazione interna addetto ai servizi pubblici di linea o di rimorchio sono stabilite con leggi e regolamenti speciali.

Art. 1265.
(Ricorso degli appartenenti alla gente dell'aria).

Contro i provvedimenti disciplinari che applicano alla gente dell'aria le pene previste nei numeri 2 e 3 dell'articolo 1253 e nel terzo comma dell'articolo 1254, è ammesso ricorso ad una commissione dei reclami.

La composizione ed il funzionamento di tale commissione, nonchè le forme e i termini del ricorso, sono stabiliti dal regolamento.

PARTE QUARTA
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E COMPLEMENTARI

CAPO I
Organi e attività amministrativa della navigazione

Art. 1266.
(Enti portuali).

Restano in vigore, in quanto compatibili con le disposizioni del codice, le disposizioni relative alla costituzione e all'ordinamento del Consorzio autonomo del porto di Genova, del Provveditorato al porto di Venezia, dell'Ente autonomo del porto di Napoli, delle Aziende dei magazzini generali di Trieste e di Fiume.

Art. 1267.
(Ordinamento della direzione del Lazio e navigazione sul Tevere).

La navigazione sul Tevere tra Roma e il mare continua a essere regolata dalla legge 6 maggio 1906, n. 200.

Per l'ordinamento della direzione marittima del Lazio resta in vigore il R. decreto 20 dicembre 1923, n. 3225.

Art. 1268.
(Delega provvisoria ai comuni).

Nelle località non collegate per via navigabile con località ove siano uffici di porto della navigazione interna, le attribuzioni spettanti a tali uffici sono esercitate dai comuni fino a quando non sia diversamente stabilito dal ministro per le comunicazioni.

Art. 1269.
(Magistrato alle acque).

La competenza del Magistrato alle acque continua a essere regolata dalla legge 5 maggio 1907, n. 257, dal R. decreto-legge 18 giugno 1936-XIV, n. 1853 convertito nella legge 7 gennaio 1937-XV, n. 191 e dalle altre leggi relative.

Art. 1270.
(Servizi di navigazione lagunare di Venezia).

Rimangono attribuiti alla competenza dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione i servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia.

Art. 1271.
(Ufficio del lavoro portuale di Ferrara).

A decorrere dal 21 aprile 1942-XX l'ufficio del lavoro portuale di Ferrara viene inquadrato nell'amministrazione della navigazione interna.

Art. 1272.
(Comitato superiore della navigazione interna).

Presso il ministero per le comunicazioni è istituito un comitato superiore della navigazione interna, quale organo consultivo per le materie relative alla navigazione stessa, per le quali non sia richiesto dalle disposizioni vigenti il parere di altro organo consultivo.

La composizione e la competenza del comitato superiore sono stabilite con decreto reale.

Art. 1273.
(Ispettorati di traffico aereo e delegati di campo di fortuna).

Fino a quando non saranno istituiti gli ispettorati di traffico aereo e nominati i delegati di campo di fortuna, le relative attribuzioni sono esercitate rispettivamente dal ministro per l'aeronautica e dai custodi dei campi di fortuna.

Art. 1274.
(Occupazione di zone portuali).

Coloro, che al momento della delimitazione delle zone portuali della navigazione interna occupano senza concessione beni pubblici situati in tali zone, devono presentare domanda di concessione entro il termine fissato dal decreto di delimitazione.

Art. 1275.
(Soppressione della Cassa depositi della gente di mare).

Con l'entrata in vigore del codice è soppressa la Cassa depositi della gente di mare.

Il ministro per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze, stabilisce le norme per la liquidazione della Cassa.

CAPO II
Polizia e servizi dei porti

Art. 1276.
(Rimozione di cose sommerse).

Le disposizioni sulla rimozione di materiali, navi e aeromobili di cui agli articoli 72, 73, 729 si applicano anche nel caso in cui la sommersione o la caduta sia avvenuta in data anteriore all'entrata in vigore del codice.

Art. 1277.
(Regolamenti locali di pilotaggio e di rimorchio).

Fino all'emanazione dei regolamenti locali di pilotaggio e di rimorchio, previsti nell'articolo 95, secondo comma, e nell'articolo 100, continuano ad applicarsi le norme dei regolamenti attualmente in vigore in quanto compatibili.

Art. 1278.
(Contributi dello Stato per il pilotaggio).

Nel caso di pilotaggio obbligatorio, quando i proventi non siano sufficienti al mantenimento di una corporazione di piloti, il ministro per le comunicazioni può concedere un assegno annuo a carico del bilancio del suo ministero.

Art. 1279.
(Contributi per il lavoro portuale).

Per provvedere alle spese per il funzionamento degli uffici del lavoro portuale e per l'ordinamento del lavoro nei porti di minor traffico, il ministro per le comunicazioni può, con decreto da emanarsi di concerto con il ministro per le finanze e con quello per le corporazioni, imporre uno speciale contributo a carico degli speditori e dei ricevitori di merci, in misura non superiore a dieci centesimi nei porti marittimi, e a trenta nei porti della navigazione interna, per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata.

Parimenti, per provvedere all'assistenza, alla tutela dell'integrità fisica e all'elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie, il ministro per le comunicazioni può imporre a carico degli speditori e dei ricevitori, nonchè dei lavoratori portuali, un contributo, in misura non superiore complessivamente a cinque centesimi per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata.

CAPO III
Personale della navigazione marittima, interna e aerea

Art. 1280.
(Iscrizione del personale della navigazione interna).

Coloro che esercitano la professione della navigazione interna devono presentare all'ispettorato di porto, entro sei mesi dall'entrata in vigore del codice, domanda di iscrizione nelle matricole, corredata dai documenti stabiliti dal regolamento, nonchè da una dichiarazione dell'armatore, nella quale sia attestato da quanto tempo il richiedente esercita alle sue dipendenze la professione anzidetta e con quali mansioni. Il richiedente stesso può altresì presentare analoghe dichiarazioni relative al servizio precedentemente prestato presso altri armatori.

L'ispettorato di porto rilascia al richiedente un certificato provvisorio che lo abilita all'esercizio della navigazione interna. Il periodo di validità di tale certificato è stabilito dal ministro per le comunicazioni.

Art. 1281.
(Personale delle costruzioni aeronautiche).

Il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche deve, entro tre mesi dall'entrata in vigore del codice, presentare domanda per l'iscrizione nell'albo nazionale previsto nell'articolo 735.

Art. 1282.
(Titoli professionali marittimi)

Le modalità per il cambiamento delle patenti e degli altri documenti relativi ai titoli professionali, rilasciati in base alle disposizioni anteriormente vigenti, con le patenti e gli altri documenti relativi ai titoli previsti dal codice sono stabilite dal ministro per le comunicazioni.

I marittimi in possesso delle patenti di grado, delle qualifiche o abilitazioni conseguite in base alle disposizioni anteriormente vigenti possono continuare ad esercitare le attività alle quali erano abilitati in base alle disposizioni stesse.

Con decreto reale, su proposta del ministro per le comunicazioni, è stabilito con quali titoli e abilitazioni rilasciate secondo le disposizioni anteriormente vigenti e con quali requisiti sia ammesso il conseguimento del titolo di meccanico navale previsto nell'articolo 123 del presente codice.

Art. 1283.
(Norme fiscali relative all'immatricolazione del personale).

Le domande, i documenti e tutti gli atti relativi alla iscrizione del personale marittimo, del personale della navigazione interna e della gente dell'aria sono esenti da qualsiasi tassa.

CAPO IV

Regime amministrativo delle navi e degli aeromobili

Art. 1284.

(Società proprietarie di navi e navi in comproprietà).

Le società che anteriormente all'entrata in vigore del codice abbiano in proprietà navi italiane debbono entro il 31 dicembre 1942-XXI presentare domanda al ministero per le comunicazioni per ottenere l'autorizzazione prevista negli articoli 143 e 144.

Per le comproprietà navali, che all'entrata in vigore del codice si trovino nelle condizioni previste nell'articolo 158, il termine per la cessione delle quote in detto articolo fissato decorre dal 1° gennaio 1943.

Per le comproprietà che all'entrata in vigore del codice si trovino nelle condizioni previste nell'articolo 159, l'autorizzazione a dismettere la bandiera a norma del predetto articolo viene promossa a datare dal 1° gennaio 1943.

Art. 1285.

(Società proprietarie di aeromobili).

Le società proprietarie di aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale o nel registro matricolare della Reale unione nazionale aeronautica, che alla data dell'entrata in vigore del codice non si trovino nelle condizioni stabilite nell'articolo 751, sono tenute a conformarsi alle disposizioni ivi contenute entro sei mesi dalla data predetta.

Art. 1286.

(Iscrizione di navi e galleggianti della navigazione interna).

I proprietari di navi o galleggianti della navigazione interna devono presentare all'ispettorato di porto, entro un anno dall'entrata in vigore del codice, domanda di iscrizione nei registri delle navi e dei galleggianti, corredata dei documenti prescritti dal regolamento.

L'ispettorato di porto rilascia al richiedente un certificato provvisorio che abilita la nave o il galleggiante alla navigazione. Il periodo di validità di tale certificato è stabilito dal ministro per le comunicazioni.

Art. 1287.

(Licenza delle navi minori).

La licenza di cui sono munite le navi minori ai sensi dell'articolo 153, è equiparata alle carte di bordo delle navi maggiori anche agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza, quando si tratti di navi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate ovvero di navi con apparato motore superiore ai venticinque cavalli asse o trenta cavalli indicati, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario.

Art. 1288.

(Annotazioni sul certificato di collaudo degli alianti libratori).

Il proprietario di aliante libratore ammesso alla navigazione a norma del regolamento abrogato ai sensi dell'articolo 1329 deve, entro tre mesi dall'entrata in vigore del codice, chiedere l'annotazione sul certificato di collaudo prevista nell'articolo 755, secondo comma.

Art. 1289.

(Navigabilità della nave e libri di bordo nella navigazione interna).

Con decreto del ministro per le comunicazioni sono stabiliti i termini entro i quali le navi della navigazione interna costruite prima dell'entrata in vigore del codice devono essere sottoposte a prima visita per l'accertamento delle condizioni di navigabilità, ed essere provviste delle dotazioni di bordo e dei certificati di navigabilità.

Con decreto del ministro per le comunicazioni sono altresì stabiliti i termini entro i quali le navi anzidette devono essere provviste dei libri di bordo stabiliti dal codice.

Art. 1290.

(Perdita presunta).

Per le navi e gli aeromobili, dei quali le ultime notizie risalgono ad un momento anteriore alla data dell'entrata in vigore del codice, il termine per la presunzione di perdita, previsto negli articoli 162 e 761, decorre dalla data stessa, a meno che a tale data il termine che rimane ancora a decorrere, secondo le disposizioni delle leggi anteriori, sia più breve.

CAPO V

Navigazione da diporto, pesca, esercizio della navigazione interna

Art. 1291.

(Tasse per le abilitazioni della navigazione da diporto).

Il ministro per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze, determina i diritti dovuti per il conseguimento delle abilitazioni previste negli articoli 213 e 214.

Art. 1292.

(Antiche concessioni di pesca).

I titolari di antiche concessioni di diritti esclusivi di pesca, che ne abbiano ottenuto o ne ottengano il riconoscimento definitivo a norma delle leggi speciali, continuano ad esercitarle nei modi e nei limiti di tale riconoscimento. Dette concessioni, per motivi di pubblico interesse, possono in ogni tempo essere revocate, con pagamento di una indennità.

I provvedimenti che riconoscono o revocano le concessioni di cui al comma precedente ovvero ne dichiarano l'estinzione o la decadenza sono presi con decreto del ministro per le comunicazioni.

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano ai diritti esclusivi di pesca attualmente spettanti ad amministrazioni dello Stato.

Art. 1293.

(Servizi soggetti a concessione).

Coloro che esercitano servizi pubblici di linea o di rimorchio ovvero di traino con mezzi meccanici in navigazione interna, se non sono già concessionari, devono presentare al ministero per le comunicazioni entro un anno dall'entrata in vigore del codice domanda di concessione, corredata dei documenti stabiliti dal regolamento,

Il ministro per le comunicazioni può rilasciare al richiedente un'autorizzazione provvisoria alla prosecuzione del pubblico servizio.

Art. 1294.
(*Servizi soggetti ad autorizzazione*).

Coloro che esercitano servizi di trasporto o di rimorchio per conto di terzi ovvero servizi di traino con mezzi non meccanici in navigazione interna devono presentare all'ispettorato compartimentale, entro un anno dall'entrata in vigore del codice, domanda di autorizzazione corredata dei documenti stabiliti dal regolamento.

L'ispettorato compartimentale può rilasciare al richiedente un'autorizzazione provvisoria per la prosecuzione del servizio.

Art. 1295.
(*Trasporto per conto proprio*).

La nave provvista del certificato provvisorio di cui all'articolo 1286 può essere adibita al trasporto o al rimorchio per conto proprio con annotazione apposta dall'ispettorato di porto sul certificato medesimo.

Art. 1296.
(*Validità dei documenti provvisori*).

La durata delle autorizzazioni provvisorie di cui agli articoli 1293, 1294 è stabilita dal ministro per le comunicazioni.

CAPO VI

Proprietà e armamento delle navi e degli aeromobili

Art. 1297.
(*Responsabilità del costruttore*).

Le disposizioni degli articoli 240, 855 si applicano anche ai contratti anteriori all'entrata in vigore del codice se l'opera o singole parti di essa siano compiute o comunque alla loro consegna si addivenga dopo l'entrata in vigore del codice. Quando la consegna sia stata effettuata anteriormente a tale epoca, la prescrizione prevista nelle norme predette decorre dalla data di entrata in vigore del codice, a meno che, secondo le disposizioni della legge anteriore, l'azione sia già prescritta a tale data o il termine ancora utile sia più breve di due anni.

Art. 1298.
(*Pubblicità*).

Le disposizioni degli articoli 257, 571, 871, 1034 si applicano anche per le trascrizioni e annotazioni eseguite anteriormente all'entrata in vigore del codice, salvi i diritti acquisiti dai terzi in base alle leggi anteriori.

Art. 1299.
(*Pubblicità degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile*).

Le disposizioni di questo codice e del codice civile relative alla pubblicità si applicano anche agli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà e degli altri diritti reali sull'aeromobile di data anteriore a quella dell'entrata in vigore del presente codice e non resi pubblici anteriormente alla data stessa.

Art. 1300.
(*Dichiarazione di esercente*).

Chi ha assunto l'esercizio di aeromobili anteriormente alla data dell'entrata in vigore delle norme del codice è tenuto a fare la dichiarazione prescritta nell'articolo 874 entro sei mesi dalla data stessa.

Art. 1301.
(*Limitazione del debito dell'armatore*).

Se, anteriormente all'entrata in vigore del codice l'armatore ha dichiarato di volersi valere della limitazione, si applicano le disposizioni della legge 25 maggio 1939, n. 868.

Art. 1302.
(*Obbligo di assicurazione per danni a terzi sulla superficie*).

La disposizione dell'articolo 772 entra in vigore il 1° gennaio 1943-XXI. Quando anteriormente a questa data, l'aeromobile non sia stato assicurato per danni a terzi sulla superficie, la responsabilità per tali danni è regolata a norma delle disposizioni fin'ora vigenti.

Art. 1303.
(*Arruolamento a tempo indeterminato*).

Le disposizioni dell'articolo 326 si applicano anche ai contratti di arruolamento stipulati anteriormente all'entrata in vigore del codice, quando l'arruolato abbia continuato a prestare ininterrottamente servizio, ai sensi delle disposizioni stesse, successivamente a tale epoca.

Art. 1304.
(*Norme applicabili al personale arruolato*).

Nei confronti del personale arruolato su navi rimane in vigore l'articolo 1 del R. decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 337.

Art. 1305.
(*Risoluzione dei contratti di arruolamento e di lavoro*).

Le disposizioni degli articoli 343, 914 si applicano anche ai contratti di arruolamento e di lavoro stipulati anteriormente all'entrata in vigore del codice, quando successivamente a tale epoca sia avvenuto il fatto che ha determinato la risoluzione del contratto.

Art. 1306.
(*Beneficiari dell'assicurazione contro i rischi di volo*).

Le disposizioni dell'articolo 936 si applicano anche quando il contratto di assicurazione sia stato concluso anteriormente alla data dell'entrata in vigore del codice, sempre che la morte dell'assicurato sia avvenuta successivamente a tale data.

Art. 1307.
(Norme fiscali relative al contratto di lavoro).

I contratti di arruolamento della gente di mare e quelli di lavoro del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo, nonchè tutti gli atti ad essi relativi, sono esenti dalle tasse di bollo e di registro.

CAPO VII
Obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

Art. 1308.
(Clausole di esonero da responsabilità).

Le clausole di esonero da responsabilità e quelle limitative che fossero invalide secondo le disposizioni delle leggi anteriori, ma valide secondo le disposizioni del codice, sono soggette alle norme di quest'ultimo se il fatto a cui si ricollega la responsabilità si è avverato posteriormente alla entrata in vigore del codice stesso.

Art. 1309.
(Riconsegna delle merci trasportate).

Le disposizioni del secondo comma dell'articolo 435 si osservano anche se il contratto di trasporto per acqua o per aria sia anteriore all'entrata in vigore del codice.

Art. 1310.
(Contribuzione alle avarie comuni).

Le disposizioni degli articoli 469 a 480 non si applicano quando i contratti di noleggio o di trasporto relativi al viaggio contributivo siano stati conclusi anteriormente all'entrata in vigore del codice.

Art. 1311.
(Assistenza e salvataggio).

Le disposizioni degli articoli 494, 499, 986, 991 si applicano anche ai fatti di assistenza o salvataggio avvenuti anteriormente all'entrata in vigore del codice quando, per gli articoli 499, 991, la determinazione del compenso sia fatta successivamente a tale epoca.

Le disposizioni degli articoli 497, 989 si applicano anche ai fatti di assistenza o di salvataggio anteriori all'entrata in vigore del codice quando la ripartizione della spesa sia compiuta in epoca posteriore.

Art. 1312.
(Contratto di assicurazione).

La disposizione del secondo comma dell'articolo 534 si applica anche ai contratti di assicurazione in corso all'entrata in vigore del codice per i sinistri verificatisi posteriormente.

Art. 1313.
(Privilegi).

Le disposizioni del codice relative ai diritti dei creditori privilegiati, all'ordine dei privilegi e all'efficacia di questi rispetto al pegno, alla ipoteca e agli altri diritti reali si osservano anche per i privilegi sorti anteriormente all'entrata in vigore del codice medesimo.

Art. 1314.
(Prescrizione).

Quando il codice stabilisce un termine di prescrizione più breve di quello stabilito dalle leggi anteriori, la prescrizione si compie nel termine più breve, il quale decorre dall'entrata in vigore del codice, salvo che per il compimento della prescrizione, secondo le disposizioni delle leggi anteriori, rimanga a decorrere un termine minore.

CAPO VIII
Disposizioni processuali

Art. 1315.
(Inchiesta formale).

Alle inchieste formali in corso presso le commissioni costituite prima dell'entrata in vigore delle norme del codice, si applica il R. decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1819.

Nei casi in cui prima dell'entrata in vigore delle norme del codice, sia stata disposta la inchiesta formale, ma non siano state ancora iniziate le operazioni di inchiesta, si applicano gli articoli 581 a 583.

Art. 1316.
(Procedimento avanti i comandanti di porto).

Ai giudizi avanti i comandanti di porto, nei quali, all'entrata in vigore delle norme del codice, non si sia costituita almeno una delle parti, si applicano gli articoli 591 a 609.

Ai giudizi avanti i comandanti di porto, nei quali, all'entrata in vigore delle norme del codice non sia stata pronunciata ordinanza istruttoria o sentenza interlocutoria, si applicano gli articoli 595, quarto e quinto comma; 596 a 598; 604 a 609.

Ai giudizi avanti i comandanti di porto, nei quali, all'entrata in vigore delle norme del codice sia stata pronunciata ordinanza istruttoria o sentenza interlocutoria, si applicano gli articoli 5, 6, primo a quarto comma della legge 31 dicembre 1928, n. 3119.

I comandanti di porto debbono, nel termine di sei mesi dall'entrata in vigore delle norme del codice, disporre la comunicazione alle parti, con lettera raccomandata con avviso di ricevimento, del dispositivo delle sentenze interlocutorie o definitive, non ancora passate in giudicato alla data dell'entrata in vigore delle norme del codice. Il soccombente, al quale non sia stata notificata la sentenza a istanza di parte, dopo la entrata in vigore delle norme del codice, può, a seconda dei casi, formulare riserva di appello ovvero proporre appello o regolamento di competenza entro quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata.

Art. 1317.
(Controversie di competenza degli enti portuali).

L'esercizio delle funzioni giurisdizionali conferite al Presidente del Consorzio del Porto di Genova dal T. U. 16 gennaio 1936-XIV, n. 801 è regolato dalle disposizioni del presente codice, anche per quanto concerne l'impugnabilità delle sentenze.

Art. 1318.
(Liquidazione delle avarie comuni).

Alle operazioni peritali in corso all'entrata in vigore delle norme del codice si applica l'articolo 568 secondo comma del codice di commercio.

I chirografi stipulati anteriormente all'entrata in vigore delle norme del codice conservano piena efficacia secondo le disposizioni anteriori.

Art. 1319.
(Espropriazione non ancora iniziata di nave e di aeromobile).

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice sia stato soltanto notificato il precetto e questo non sia ancora divenuto inefficace, il creditore deve, a pena di inefficacia del precetto stesso, dare inizio alla espropriazione secondo le norme del codice, entro novanta giorni dalla entrata in vigore delle norme predette.

Art. 1320.
(Espropriazione iniziata di nave).

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice sia stato eseguito il pignoramento ma non si trovi iscritta a ruolo la causa di autorizzazione alla vendita, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, procedere alla trascrizione e all'annotazione del verbale di pignoramento entro trenta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette.

L'espropriazione forzata segue secondo le norme del codice.

Art. 1321.
(Espropriazione iniziata di aeromobile).

Se prima della entrata in vigore delle norme del codice sia stato eseguito il pignoramento, ma non sia stata ancora proposta istanza per l'autorizzazione alla vendità, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, procedere alla trascrizione e alla annotazione del verbale di pignoramento entro trenta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette.

L'espropriazione forzata segue secondo le norme del codice.

Art. 1322.
(Cause di autorizzazione alla vendita di nave).

Se all'entrata in vigore delle norme del codice la causa di autorizzazione alla vendita sia iscritta a ruolo, ma non si trovi in decisione, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, fare domanda per la nomina del giudice dell'esecuzione entro trenta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette.

Se a quest'epoca la causa di autorizzazione alla vendita si trova in decisione, il giudice adito deve nominare il giudice dell'esecuzione, e rimettere avanti ad esso le parti.

La espropriazione forzata prosegue secondo le norme del codice.

Art. 1323.
(Sentenze di autorizzazione alla vendita di nave).

Se all'entrata in vigore delle norme del codice il giudice adito ha pronunciato la sentenza di autorizzazione alla vendita, la espropriazione forzata prosegue secondo le norme delle leggi precedenti.

Art. 1324.
(Istanza di vendita di aeromobile).

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice è stata già proposta istanza per l'autorizzazione alla vendita, il processo prosegue secondo le disposizioni della legge precedente.

Art. 1325.
(Autorizzazione per l'esercizio provvisorio della nave pignorata).

Se all'entrata in vigore delle norme del codice la sentenza, che ai sensi dell'articolo 882 del codice di commercio autorizza l'esercizio provvisorio della nave pignorata, non sia stata trascritta ed annotata, si applica il disposto dell'articolo medesimo.

Art. 1326.
(Spese per l'inchiesta formale).

Le spese per l'inchiesta formale, di cui agli articoli 579 a 583; 827 a 829 quando l'inchiesta è stata disposta di ufficio, ovvero ad istanza delle associazioni sindacali o delle persone indicate nel secondo comma dell'articolo 583, restano a carico dell'erario.

CAPO IX
Disposizioni finali

Art. 1327.
(Laghi internazionali).

Fino a quando la convenzione e il regolamento internazionali approvati con R. decreto 26 settembre 1925, n. 2074, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, non siano modificati in relazione alle norme del codice, continuano ad applicarsi, per il lago Maggiore e per il lago di Lugano, le disposizioni della convenzione e del regolamento anzidetti.

Art. 1328.
(Applicazione delle norme del codice).

Le disposizioni del codice che richiedono per la loro applicazione l'emanazione di particolari norme regolamentari non entrano in vigore sino a quando dette norme non sono emanate.

Art. 1329.
(Abrogazione delle norme contrarie e incompatibili).

Con l'entrata in vigore delle norme del codice sono abrogate le disposizioni del codice per la marina mercantile, approvato con R. decreto 24 ottobre 1877, numero 4146, del regolamento per la marina mercantile approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166, del libro secondo del codice di commercio approvato con R. decreto 31 ottobre 1882, n. 1062, del R. decreo-legge 20 agosto 1923, n. 2207, convertito in legge 31 gennaio 1926-IV, n. 753, del regolamento per la navigazione aerea approvato con R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356,

nonchè le altre disposizioni concernenti le materie disciplinate dal codice della navigazione, contrarie o incompatibili col codice stesso.

Art. 1330.

(Delega legislativa).

Il governo del Re è autorizzato ad emanare entro il 21 aprile 1945-XXIII norme aventi forza di legge in materia di navigazione interna, in quanto non sia provveduto dal presente codice e dal relativo regolamento per le parti relative alle zone portuali, all'ordinamento dei porti e approdi, alla organizzazione amministrativa, alla previdenza e all'assistenza del personale, al regime amministrativo delle navi e alle modalità d'intervento dello Stato nella costruzione di esse, alle concessioni e autorizzazioni relative a servizi di trasporto, di rimorchio e di traino, alla polizia della navigazione, coordinando tali norme con la legislazione vigente per le materie affini.

Al riguardo sarà provveduto con decreti reali, sentito il parere di una commissione consultiva composta di rappresentanti dei ministeri di grazia e giustizia, dei lavori pubblici, delle comunicazioni e delle corporazioni, nonchè di esperti in materia di legislazione e di usi della navigazione interna.

La commissione di cui al precedente comma è nominata con decreto reale su proposta del ministro per le comunicazioni di concerto con gli altri ministri interessati.

Art. 1331.

(Disposizioni per l'esecuzione del codice).

Oltre alle speciali norme di cui è autorizzata l'emanazione da disposizioni del presente codice, con decreto reale, previa deliberazione del consiglio dei ministri, sentito il consiglio di Stato, sono emanate le disposizioni necessarie per il completamento e l'esecuzione del codice stesso.

Roma, addì 30 marzo 1942-XX

VITTORIO EMANUELE

GRANDI

LONGO LUIGI VITTORIO, *direttore* — GIOLITTI GIUSEPPE, *direttore agg.* SANTI RAFFAELE, *gerente*

(5104963) Roma — Istituto Poligrafico dello Stato — G. C.

PREZZO L. 10 —